/REVISTACRONO | @GRUPOCRONO | @REVISTACRONO

EDICIÓN DIGITAL Nº 34- 05 DE ENERO DE 2023

CRONO

25 AÑOS

AUTOMOVILISMO SIN VUELTAS



¡IMPERDIBLE PÓSTER DEL CAMPEÓN!

EDICIÓN ESPECIAL DE LOS CAMPEONES

"VAMOS POR OTRA COPA"

Manu Urcera muestra su premio al esfuerzo. Y comenta en exclusiva cómo alcanzó y defenderá el título de TC. Fiel a su estilo. Sin desbordes, sin exageración, con su corazón como bandera.

REPORTAJES EXCLUSIVOS: FRITZLER (TCP); BUNDZIAK (TCM); FAIN (TCPM); MARTÍNEZ (TCPK); GUIFFREY (F3 METRO); CASTELLANO (TN C3); CRAVERO (TN C2); AZAR (TRV6); GRANJA (TR SERIES); BEATINI (TR JUNIOR); GÓMEZ Y CAGGIANO (PROCAR 4000); FORTUNATO (PROCAR 2000).

LO QUE DEJÓ EL TC 2022 | CARRERA POR CARRERA | ESTADÍSTICAS

04 CAMPEONATO EMOTIVO: LA ALIANZA URCERA - MAQUIN PARTS LOGRARON SU PRIMER TÍTULO EN TC.

STAFF

CRONO es una publicación propiedad de **Crono Producciones SRL**

Director honorario
Angel Enrique de la Fuente

Directora
Aida Fernandes Pereira
(aidafernandesp@yahoo.com.ar)

Redacción
Domingo Camarda

Fotografía
BH

Community Manager
Paula F. de la Fuente

Arte, Diseño y Diagramación
Victoria Marra

Producción Comercial y Publicitaria
Crono Producciones S.R.L
Cel: 011 15 4970-2867

Redacción y Oficina comercial
Tel: 011 4645-0272
grupocrono@yahoo.com.ar



CAMPEÓN TC 2022

ALMA DE C

Si algo deja este logro de Manu, además de la excelenci
piloto que se sobrepone a las frustraciones, convence a

2 MANU URCERA

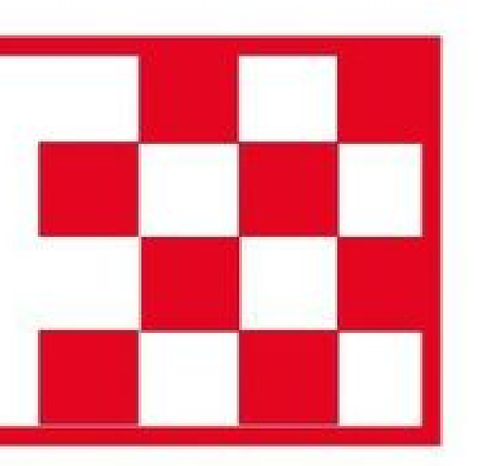


CAMPEÓN

ia expuesta por el Maquin Parts, es la enseñanza de un
a los suyos y redobla el esfuerzo en búsqueda del éxito.



MANU URCERA
CAMPEÓN 2022



TEXTO: D.C. | FOTOS: BH



En boxes, durante el Desafío de las Estrellas, parada clave para alcanzar la victoria.

A veces pareciera que la mente de José Manuel Urcera tiene una fortaleza sobrenatural. No descuida el aspecto técnico, ni el físico, y está muy bien preparado en lo psicológico. Además sabe rodearse de gente que le hace bien. Su familia lo contiene. Con sus amigos comparte distracciones comunes a los jóvenes. Y más allá del ambiente tuerca, no le pesa ser *"el novio de Nicole"*, la conocida modelo top, panelista televisiva y empresaria.

Todos sus afectos acompañaron al campeón en el podio de San Juan, en lo que hasta el momento es su más significativo logro deportivo. En el autódromo, donde recibió la Copa de Oro Río Uruguay Seguros, entre sus afectos estaban su padre Claudio, su madre María Cecilia y Nicole Neumann, con dos de sus tres hijas. *"Entienden que este es mi trabajo y que la mentalidad es importante para el deporte, más que el físico para manejar estos autos. Mi entorno sabe acompañar, enfocarme en mi objetivo. Mi pareja me contiene en lo que me puede perturbar. Y se lo agradezco. Mi mamá también me acompaña, pero físicamente lo hace en menos viajes que antes, porque arrancó hace mucho y ya está un poco cansada. Además sufre con las carreras, no disfruta mucho, aunque entiende que es lo que me gusta. Valoro mucho la presencia de 'Niki'. Ella me ayuda si le pido algún parecer. Es respetuosa. Las nenas también vinieron varias veces. Es un gran gesto. Ir a una carrera no es como ir de vacaciones porque pasan todo el día dentro de un motorhome, cuando podrían estar con más comodidad en su casa"*, dice.

Nació en San Antonio Oeste el 9 de julio de 1991. Su padre corría en autos y el primer impulso con el vértigo lo sintió en 1993, viendo como él salía a pasear en moto con sus amigos. La primera se la regaló Papá Noel a los cuatro años. Y vino con la libertad de manejarla instintivamente. Sin miedos, solo con prudencia. En 1997 ya hacía malabares en el campeonato de la zona del Valle de Río Negro en la categoría de 50 cc, enfrentando a niños mayores.

EN CONSTANTE SUPERACIÓN

Nunca dejó de lado el esfuerzo para saltar cada vez más alto. En cambio, apartó de su camino cada instante de frustración. En una oportunidad, corriendo por el Campeonato Argentino se quebró el húme-



Contentos por ser parte del sueño de Manu, María Cecilia y Claudio alzan el trofeo que se ganó su hijo.

"En el Maquin Parts me encontré con gente increíble, con mucho empuje y la mismas ganas que siento por competir"

ro y al día siguiente fue al colegio enyesado. En este sentido, su espíritu permanece intacto y lo sacó a relucir tras el accidente que tuvo a bordo de su Torino, en la pasada competencia de TC en Toay: *"Fue el golpe más fuerte de mi carrera. Ni cuando me caía en moto me dolía tanto el cuerpo. Viendo el lado positivo, fue un golpe de suerte. Tuvimos que reemplazar el auto y correr dos fechas con una Dodge (Termas de Río Hondo y Rafaela)"*, recuerda, antes de pasar a relatar cómo se subió al auto que lo catapultó al título. *"Como los daños eran graves, recurrimos a otro que el equipo estaba construyendo. Debutamos con el nuevo Torino en Concordia sin graves problemas técnicos. Y después el grupo lo mejoró notoriamente en una jornada de pruebas. El buen funcionamiento quedó plasmado cuando alcancé el triunfo después de largar 42° el Desafío de las Estrellas, con un gran trabajo de los mecánicos en boxes. Ahí pensamos que teníamos un auto para ganar el campeonato: conjugaba contundencia y ritmo. Para cuando llegamos al Play Off, habíamos logrado un balance muy bueno"*.



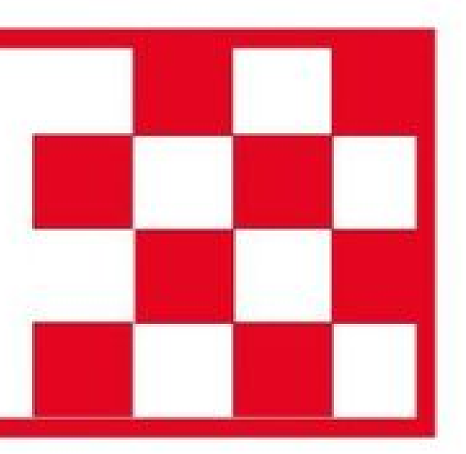
LA HORA DE SUBIRSE AL AUTO

Su aprendizaje inicial no le impidió brillar en el automovilismo como lo había hecho en las dos ruedas. Una lesión en la muñeca (de tantas otras que tuvo en su campaña) le impidió correr en Brasil y Estados Unidos. Cuando mejoró, estuvo ante la decisión de tener que elegir vivir en el país del norte o dedicarse al automovilismo, cerca de sus afectos. Entonces probó un VW Gol de Javier Moreiro en el Autódromo de General Roca. Comparado con el motocross, le sobraba el tiempo y le faltaba adrenalina.

Con los retazos de sus últimos campeonatos en moto conquistados en las categorías SX y MX, más los triunfos en el Enduro del Verano (Pinamar), en la Clase 2T Pro (2009 y 2010, respectivamente), predispuso toda la atención en las categorías zonales: fue campeón en el TC Neuquino y subcampeón en la Monomarca Gol en 2011. Al año siguiente, comenzó a correr a nivel nacional en la Clase 3 del TN y en TC Mouras. En 2015, ya lo hacía en el Súper TC2000 y debutaba en Turismo Carretera, luego de ser subcampeón de TC Pista. Poco antes se había mudado solo a un departamento en Buenos Aires, para estar más cerca de los equipos de competición.

Su primer triunfo en TC llegó en 2016, con un Chevrolet de Las Toscas Racing, en el Autódromo Roberto Mouras de La Plata, mientras que en 2017 subió al podio en los 1000 kilómetros de Buenos Aires acompañado de Mariano Altuba. En esa temporada clasificó a la Copa de Oro, la misma que ahora guarda en un lugar preferencial de su casa. Acaso porque lo imaginó hace mucho y se le esca-

TC MANU URCERA
CAMPEÓN 2022





El invierno pasado, en San Martín de los Andes, junto a su pareja, Nicole Neumann, y las tres hijas de ella, Indiana, Allegra y Sienna.

pó en 2019, 2020 (fue segundo y tercero, respectivamente) y 2021, un año de opacos resultados deportivos junto al Alifraco Sport y a la vez iluminado en lo personal, ante la naciente relación con Nicole Neumann.

UN ESPACIO MÁS FAMILIAR

En marzo de ese 2021, a través de un amigo en común, Urcera y Neumann se conocieron en Neuquén. Dicen que fue a bordo de un yate, navegando uno de los maravillosos lagos del sur argentino. Ella no sabía quién era él ni a qué se dedicaba. *"Después de conocerla, le escribí"*, contó Manu. Con los meses, el vínculo se extendió afablemente a la familia del piloto. Al mismo tiempo, Manu consolidó una respetuosa relación con las tres hijas de la modelo (Indiana, Allegra y Sienna). Tan es así que, además de viajar a pistas de esquí, o simplemente a lugares de paseo y descanso, el volante rionegrino recibió a las chicas en el autódromo, como ocurrió el domingo de la consagración en San Juan: *"También aprendo mucho de ellas, con quienes me llevo espectacular. Por lo demás sigo con la misma vida de antes. Tal vez tenga un poco más de exposición, pero no me aparto del orden de actividades que son estrictas para un deportista. Puedo contar con 'Niki' en circunstancias que no sé resolver y también estoy disponible cuando la situación se da al revés. Estamos muy bien, afianzando cada vez más la pareja"*, precisó Manu que, en alguna de las ocasiones que fue a competir en el Gran Turismo Italiano, desarrolló su actividad en compañía de Nicole.

> *"Parte de mi crecimiento lo hice mirando atributos de los mejores pilotos como Ortelli, Rossi, Werner y Ardusso. Para mi son ejemplos a seguir"*



En la celebración del título junto a Leandro Iraola, Presidente de Corven, y, en el centro, Horacio Soljan, director deportivo del Maquin Parts.









COPPER SPRAY GASKET SEALANT CS260X12





SPRAY DE COBRE
SELLADOR DE JUNTAS

Excelente para:

- Juntas de tapa de cilindro (FIBRA - MLS)
- Múltiples de escape
- Bridas de turbocompresor



Apto alta temperatura



- ✓ **MEJORA LA TRANSFERENCIA DE CALOR**
- ✓ **RESISTE A LOS FLUIDOS DEL MOTOR**





APLICALO DONDE QUIERAS

MANU URCERA
CAMPEÓN 2022

2022 A TODO MAQUIN PARTS

Ese año encontró su horma perfecta en el equipo afincado en Venado Tuerto. Una vez sellado el acuerdo de unión, fue conociendo de a poco a los integrantes y entrando en confianza. Por su lado, ellos descubrieron a un piloto dedicado y rápido. La química se sentía cada vez más sustanciosa y dio origen a un gran equipo de trabajo, muy cohesionado, metódico, aplicado y con capacidad para llegar a la cúspide del TC. *"Me encontré con gente increíble, con mucho empuje y una entrega total, de la misma manera que siento el automovilismo. No tardamos demasiado en entendernos con los mecánicos, motoristas y el ingeniero de los autos. Todos se mueven con la misma pasión, desde el que limpia el auto hasta Carlos Caunedo, quien se la pasa pensando soluciones nuevas, prácticas y eficientes. Tienen una capacidad increíble para innovar y sistematizar la forma de trabajo. Creo que en la actualidad es el mejor conjunto del TC. Horacio Soljan es una persona meticulosa y lleva adelante la estructura. Muchas veces cumple un rol que no desarrollan otros dueños de equipo, como el de saber dirigir los trabajos con motivación. Es un gran líder y a la vez el motorista del equipo"*, reseña.

MADURO PARA EL TÍTULO

Para ganar un campeonato se necesitan cumplir varios requisitos, entre los que el poderío económico es uno más dentro de un complejo esquema de recursos. *"En un punto es cuestión de quién logra armar el mejor equipo. Las pruebas están limitadas, los juegos de gomas están limitados, los elementos en el auto y los motores están limitados, justamente, para ponerle un techo a los costos. La plata da los recursos pero va en la capacidad de uno aprovecharla y ser exitoso"*.

También se gana a costa del esfuerzo y sacrificio, dejando otras prioridades de lado, como las reuniones familiares y los amigos. *"Yo estoy dispuesto a sacrificar todo mi tiempo en pos de los objetivos"*, afirma.

El 2022 arrancó nuevamente con la pretensión de pelear el título. El proceso de adaptación demoró algunas competencias. No se sentía cómodo con el auto hasta el mencionado accidente en Toay. A partir de ahí fue creciendo el grupo, transformando y mejorando el auto, como pudo verse en las situaciones plasmadas en el sobresaliente desenlace de fin de año. *"En la previa a la Copa de Oro, Agustín Canapino estaba muy fuerte y Mariano Werner todavía no mostraba gran contundencia, la que sí tuvo*



Urcera ya se había metido en la piel de campeón en las temporadas 2019 y 2020, cuando ganó los títulos de Clase 3 de TN en el equipo de Leonel Larrauri.

en el Play Off. Cuando Canapino perdió buena parte de la ventaja que llevaba en el torneo, tras su toque con Gastón Mazzacane en la fecha de San Luis, los rivales por el título vimos una gran oportunidad. Werner arrancó mucho mejor en la Copa, mientras nosotros no terminamos de ponernos a su altura. Hasta la fecha de Comodoro nos faltaba un poco de contundencia", relata.

"La final de San Nicolás fue clave", retoma. *"Veía que Werner iba fuerte pero al límite de sus posibilidades. Había llegado el momento de, si quería pelearle, tenía que asumir un riesgo. Era determinante. De salir bien podría ser la llave que abriera las puertas al título. Así que antes de la final pensé cómo haría para superarlo en carrera, con una maniobra que dependa poco de él y bastante de mí. Largamos en primera fila y lo pude pasar muy bien"*, completa.

Antes de la carrera decisiva de San Juan no dejó ningún detalle suelto. Entrenó en karting, simulador, mantuvo la rutina diaria de educación física y un estrecho contacto con el grupo encabezado por Soljan y Caunedo. *"Viajé a Villicum sabiendo que no había ganado nada. La diferencia de puntos con Werner era mínima, no había lugar para especular. Y fue así. Todo iba bien hasta que, manejando en punta, tuve que administrar el auto por un problema de sobrecalentamiento en los frenos. Como Werner acechaba en la quinta posición cuidé todo hasta lo último. Pero al final se acercó Leonel Pernía. Me puse alerta: adiviné su intención de pasar a la punta. Arriesgó bastante para superarme, al punto que si yo doblaba como lo hacía en las vueltas anteriores, me chocaba. Él sabía que me iba a correr. Entendí que no debía entrar en ninguna discusión estéril, porque mi carrera era por el campeonato. Mi lucha era con Werner y el objetivo era el título que tantas veces había soñado"*, comenta.

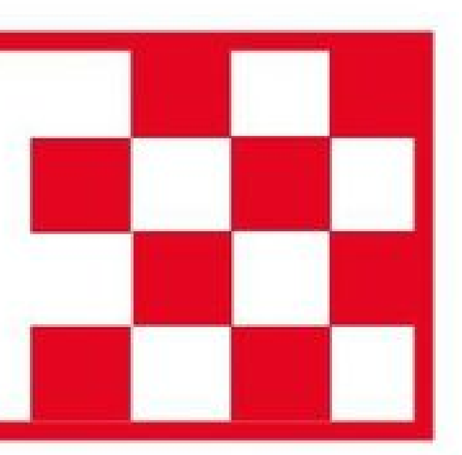


Urcera comparte la alegría junto a Carlos Caunedo y Nicolás Soljan. En 2023 encararán el desafío de TC Pick Up.

La madurez para acallar las emociones, y pensar



MANU URCERA
CAMPEÓN 2022





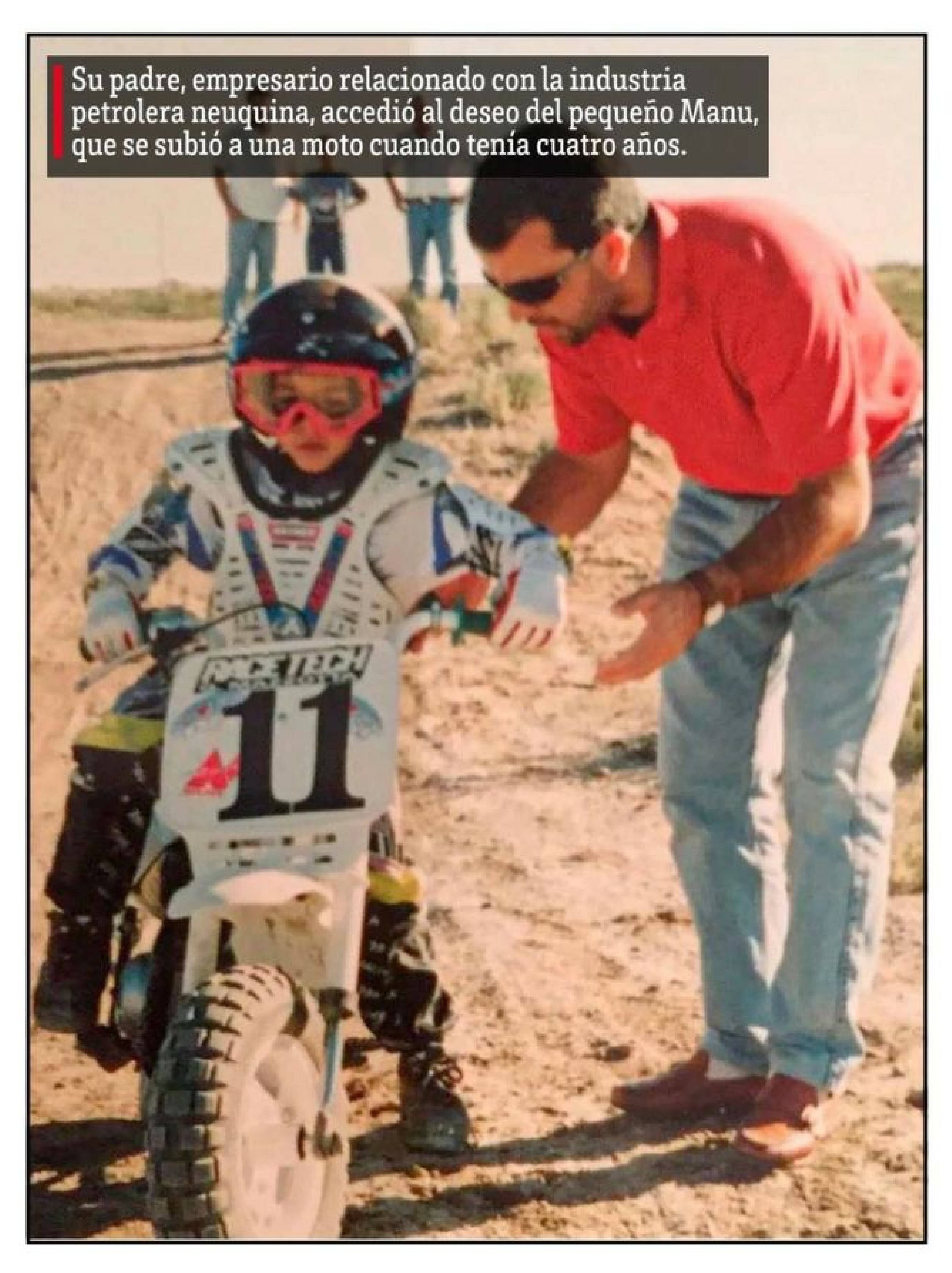
El campeón y sus colaboradores Hernán Gómez, "Charly" Mellado y Cristian Masón, quienes se desempeñan juntos en el día a día.



El bicampeón de la Clase 3 se alejó del Larrauri Racing y compitió en el nivel equipo CVG Team en las últimas cuatro fechas de 2022.



En los huecos que le dejó la actividad nacional, el rionegrino utilizó el tiempo para crecer en su profesión compitiendo con una potente Ferrari del Campeonato Italiano de Superturismo, donde triunfó junto a Daniele Di Amato y logró otros dos podios.


Su padre, empresario relacionado con la industria petrolera neuquina, accedió al deseo del pequeño Manu, que se subió a una moto cuando tenía cuatro años.

como una computadora, también la da el tiempo: *"En la ACTC crecí como piloto y persona. Debuté con 19 años y tengo 31. Entendí un montón de situaciones deportivas y también personales. Mías y de todos los que estamos involucrados en este ambiente. Comprendo que cada persona del organigrama, cada participante de esta asociación, hace su trabajo lo mejor que puede. Nos podemos equivocar, por supuesto, pero no creo en la mala intención. Cada uno sabrá si está tranquilo o no con su conciencia: de última, la almohada es la que dice si hiciste las cosas bien o mal".*

Introvertido, de perfil bajo, su crecimiento lo ubicó en el centro del escenario, en el círculo de mayor exposición. Un lugar al que se accede independientemente de la voluntad, porque es una condición inherente al logro que se persigue. El título ya viene con eso. Es el costo de ser campeón de TC, un aspecto que escapa a los deseos del protagonista. Dicho de otro modo: es el precio del éxito.

A Manu no le sale hablar de sí mismo ni destacar sus virtudes. No se aparta un milímetro del estricto concepto que representa la imagen de un ultraprofesional. Ha sido así durante toda su trayectoria. Es plenamente consciente de su concentración, es-



MANU URCERA
CAMPEÓN 2022

De pretemporada, entrenando duro en el centro de alto rendimiento del Campos Racing en España, específicamente, haciendo un test de oxígeno y de respuesta a la fatiga.



El municipio de San Antonio Oeste, ciudad donde está radicada parte de su familia, lo premió varias veces por su destacada actuación en el deporte. La última fue poco antes de Nochebuena, el 23 de diciembre pasado.

EN LA HISTORIA CON TORINO

José Manuel Urcera es el primer piloto patagónico en ganar un campeonato de TC. El primero en darle un título a Torino en 51 años y el cuarto que se inscribe como campeón de la marca en TC. Su nombre ya es parte en el cuadro de los otros campeones emblemáticos: Eduardo Copello ('67 y '70), Gastón Perkins ('69) y Luis Di Palma ('70 y '71). *"Seguimos en 2023 con el mismo auto y, mientras corra, voy a querer ganar. Defenderemos el uno con el mismo ímpetu con el que fui campeón y vamos a buscar ganarlo otra vez"*. Palabra de campeón.



fuerzo y la inquebrantable voluntad de superación. Valores que, todavía, no pueden ser correctamente descifrados por algunos componentes del folklore teceísta: *"La gente me conoce en el ámbito de las carreras y ahí yo estoy elaborando un auto que me permita ganar. Parezco enojado pero estoy enfocado en mi mundo. Intento ser respetuoso con el público, dedicarle tiempo, pero no siempre es posible interrumpir las horas de trabajo en boxes. A veces pienso que lo correcto sería que la categoría organizara un espacio para que el piloto pueda dedicarse al contacto con la gente. Una hora por día. Y que la ACTC comunique que ese tiempo va a ser dedicado exclusivamente para su atención. Agradezco todo el cariño, lo recibo con felicidad y si parezco antipático es porque no me doy cuenta. El que me conoce en los dos ámbitos piensa que soy dos personas distintas... Es un aspecto que debo seguir mejorando. La gente es lo más valioso de este deporte y lo vive con mucha pasión. Lo comprobé con los fanáticos de Torino. Me encontré con una hinchada genuina, respetuosa, que se dispuso a alentar pese a que provengo de otra marca. Me pareció muy positivo y estoy contento de haberles dado una alegría".*



La familia unida: Manu siempre comparte las Fiestas con sus papás, abuelos, hermana (junto a su pequeño sobrino Salvi) y Nicole Neumann, a quien este año le propuso casamiento.

CAMPAÑA URCERA

Fecha	Clasif.	Serie	Final
1	10	3	8
2	3	3	4
3	9	3	11
4	13	Ab.	NL
5	4	1	8
6	8	10	19
7	6	2	4
8	7	3	5
9	40*		1
10	6	2	31
11	3	1	2
12	1	1	4
13	1	1	1
14	39	6	6
15	1	1	4

En rojo, las carreras que corrió con Dodge. *Sorteo de la grilla



P1 EN SAN JUAN
(07/08/2022)



¡FELI

MA

TORINO



COLECCIÓN
CRONO
AUTOMOVILISMO SIN VUELTAS



P1 EN SAN NICOLÁS
(30/10/2022)

CITACIONES
ANU URCERA!
CAMPEÓN TC 2022



"DAMOS LO MEJOR QUE TENEMOS"

El Maquin Parts arrancó el torneo con el foco puesto en sus cuatro autos para un solo y concreto objetivo: que a fin de año alguno de sus pilotos llegase a laurearse con el título de TC.



Los festejos se extendieron hasta el monumento al característico venado de la ciudad.

El equipo, que es orgullo de la comunidad de Venado Tuerto, se sumó a la tradición de los grandes de esa ciudad, e hizo historia con el campeonato de TC. Incluso yendo un pasito más allá en la comparativa con Marcos Ciani o Edgardo Caparrós, los otros ídolos automovilísticos que movilizaron a la ciudad. Ellos obtuvieron el reconocimiento nacional con sus victorias en las pistas, pero no alcanzaron a coronarse. *"Lo buscábamos hace 13 años o, mejor dicho: hace 13 años ingresamos al TC (NdelaR: cumplidos en agosto pasado). En realidad hace algunos menos que estamos siendo competitivos para pelear un campeonato. Se tienen que dar muchos factores para eso. Hay gente que se pasa toda una vida y no lo logra. Hicimos bastante esfuerzo y sacrificio"*, asevera Horacio.

A ese esfuerzo y sacrificio del equipo se unió el de los pilotos. Después, las carreras, las particularidades de cada pista, y los imponderables van perfilando el destino de cada uno: *"Por una costumbre en el equipo, escuchamos las voces de todos los integrantes. Y sí, lo hablamos en la reunión que tuvimos en el taller para festejar el título y despedir el año. Coincidimos en que el campeonato de Manu se dio por muchos factores. El equipo arrancó enfocado para que alguno de sus cuatro autos sea campeón"*, admite.

–¿Cómo se organiza la política de relaciones hacia adentro para que no se resienta la armonía entre los pilotos?

–Es fácil la respuesta: se manejan solas. Nosotros damos lo mejor que tenemos. Los cuatro autos son idénticos y la potencia de los motores es muy pareja. Carlos Caunedo equilibra los chasis de acuerdo a lo que va pidiendo cada piloto, en función de la data y la cámara on board. La única variable, quizás, está en la manera de conducir de cada piloto y en la forma de frenar, distinta en cada uno de ellos.

–¿Cómo fue desarrollándose la temporada?

–Los autos estuvieron en un gran nivel. Después hay cuestiones deportivas que van sucediendo a lo largo del año por la que algún piloto se escapa un poquito de los otros. Y así fue variando: Germán Todino arrancó la temporada muy firme; José Manuel Urcera adaptándose al auto y al equipo; Esteban Gini con rendimientos altos también, Facundo Ardusso mostró un gran nivel y Marcelo Agre-


Gran jornada de clasificación luego del 1-2-3 de Urcera, Todino y Ardusso en San Nicolás.



Gini, que también peleó el título hasta la última carrera, logró el segundo puesto en la fecha de Toay.

RÉCORDS OBTENIDOS EN 2022 POR EL MAQUIN PARTS

Este año lograron ocupar, con tres de sus autos, los primeros lugares en la clasificación (Urcera, Todino y Ardusso en San Nicolás). Y lo hicieron con la misma marca (Torino). En la primera de las fechas en Villicum, Urcera largó desde el puesto 42° y concluyó primero. Otro de sus coches largó una competencia normal en la 20° posición y alcanzó el triunfo (Ardusso en La Pampa). Así como la capacidad de clasificar a los cuatro autos del equipo dentro del Play Off, cuyos pilotos alcanzaron la última carrera con chances matemáticas de competir por el título.

lo quizás estuvo un poquito más relegado, pero también obtuvo buenos resultados en las carreras iniciales. Este proceso es carrera a carrera, punto a punto, y siempre hay alguien que suma alguno más. El accidente en La Pampa hizo que no sumaran ninguna unidad Manu ni Agrelo. Después, en la carrera de Rafaela, fueron excluidos Agrelo y Todino. Esas son circunstancias deportivas que suceden en el transcurso del año y no tienen que ver directamente con el rendimiento de los autos. Si bien sobre fin de año se destacó Manu, es tal la paridad dentro del equipo que los cuatro pilotos llegaron a la última fecha con chances de pelear el campeonato; dos de ellos, con chances muy claras.

-¿Qué pensaste inicialmente tras el accidente en Toay, cuando evaluaron los daños en el Torino de Urcera?

-Nos metió en un problema. Creo que la mejor opción fue hacer la Dodge para algunas carreras mientras trabajábamos a fondo con el otro Torino. El debut de este auto nuevo era algo que ya estaba hablado y el accidente impulsó la terminación. Nos salió bueno, algo que esperábamos. La experiencia previa nos sirvió. Después de haber hecho tres Torino, el cuarto, casi casi, se hizo solo. Por eso, Urcera apenas se subió arrancó de manera competitiva, llegando en cuarto puesto, manejando un auto que hasta ahí jamás había tocado la pista. No falló nada, un mérito de todos los chicos del equipo. Fue una linda alegría para todo el grupo.

No le gusta encasillarse en un rol, por eso, cuando le preguntamos si está a cargo de la dirección general del equipo, respondió con un "Ponele… porque si te contara todas las cosas que hago, no

MAQUIN PARTS
RACING



1



AGRADECEMOS A TODOS LOS QUE CONFIARON EN NUESTRO PROYECTO Y EN ESPECIAL AL EQUIPO MAQUIN PARTS

MANU URCERA

CAMPEÓN TC 2022





TOP QUALITY
MARKETING DEPORTIVO

las creerías". Bueno, aquí van: *"Soy el encargado máximo de los motores. Hago la dirección, meto mano en los pistones, me encargo de los reglajes, puesta a punto y rectificación. Rafael, uno de los chicos, los arma; y también colabora Miguel, que aparte de estar con los motores, cumple el rol de camionero. En fin, todos hacemos varias tareas dentro de la estructura. Otros dos chicos se reparten, cada uno, el trabajo de las cajas y las transmisiones. Cada auto tiene un encargado, que es el responsable máximo. Un primer mecánico, a quien se le confía las tareas más importantes del área y un tercero que se desempeña como ayudante; éste, a su vez, es el encargado de seguir todo el aspecto concerniente a los neumáticos de ese auto. Y después, contamos con un gomero que balancea y arma los neumáticos en un semiremolque que transportamos para esa función".*



El Dodge con el que Urcera disputó las competencias de Termas de Río Hondo y Rafaela luego de que el Torino quedara inutilizable tras el accidente en Toay con Agrelo.



"MANU PUSO LA VARA BIEN ALTA Y PUDIMOS OBTENER EL CAMPEONATO CON TORINO, MARCA QUE HACÍA MUCHO NO SALÍA CAMPEÓN"


El equipo sigue tomando desafíos: en el taller se encuentra este Toyota Camry que ya pide pista.

2023 Y LOS KILOS DE LASTRE

Horacio Soljan ya confirmó que Manu Urcera va a usar el uno en los laterales de su Torino; Gini llevará el 4 en el otro "Toro" y Todino se pasó a Dodge. También confirmó el ingreso de Carlos Okulovich, que va a competir con el auto que dejó libre Ardusso. Con respecto a los cambios técnicos, van a tener que responder nuevamente en el máximo nivel, ya que el reparto de kilos entre las marcas que figura en el nuevo reglamento no favorece a Torino. *"La verdad que no me gustó el retoque. Me da la sensación de que si hacía tanto que no se tocaba (el reglamento), era porque estaba parejo. No entiendo por qué penalizan a Torino. No ha salido campeón cuatro años seguidos ni ganado todas las carreras. Pero ok, le dieron un castigo de 15 kilos que, si bien sabemos que con trabajo podemos absorber, siempre juega en contra. Tal vez se pueda ser competitivo hasta el triunfo, después podría ser más complicado. En el caso de Dodge lo veo bien, me parece lógico, porque pienso que le faltaba un poquito más. El tema es que no se pase de rendimiento. Por ahí más carga aerodinámica y menos kilos puede ser desequilibrante, porque está tan pareja la categoría... Me acuerdo que en un momento Valentín Aguirre estaba para pelear el título con cierta comodidad. Pero bueno, son cuestiones de conjunto y creemos que en este aspecto podemos armar algo de excelencia con Todino y la Dodge"*, analizó.



Urcera y Soljan descorchan champagne mientras un Nicolás (hijo de Horacio) sostiene la copa durante la fiesta del equipo.



Horacio disfrutando del logro obtenido junto a su hermano Diego, su mano derecha dentro del equipo.

EL ORIGEN DEL MAQUIN PARTS Y LOS COMIENZOS DE JORGE SOLJAN

"Te cuento", dice Horacio: *"Mi papá, de oficio, era mecánico. Empezó a los 17 años en una agencia Ford de Venado Tuerto. A los 18, ya era encargado en ese taller y, como le iba bien, abrió el suyo en un garaje. A medida que iba progresando, agrandó la superficie, tomó más autos y más personal, pero notó que faltaban herramientas para trabajar con menos desgaste y mayor eficiencia. No había elevadores con que bajar una caja de velocidad del vehículo o la forma de probar un motor en un banco... Eso debe haber sido a finales de los setenta. Por esa época, con quien hoy es mi padrino, se pusieron a fabricar herramientas para talleres mecánicos, lubricentros y gomerías. A su vez seguía con el suyo y, como hobby, hacía motores de carreras a los amigos que corrían en el Rally nacional o en Turismo Pista, en Buenos Aires. Llegó a participar en la categoría Anexo J haciendo el Gordini de un piloto de una localidad cercana a Venado. Pero lo complicaba con sus otros trabajos, así que dejó de hacer automovilismo durante algún tiempo".*

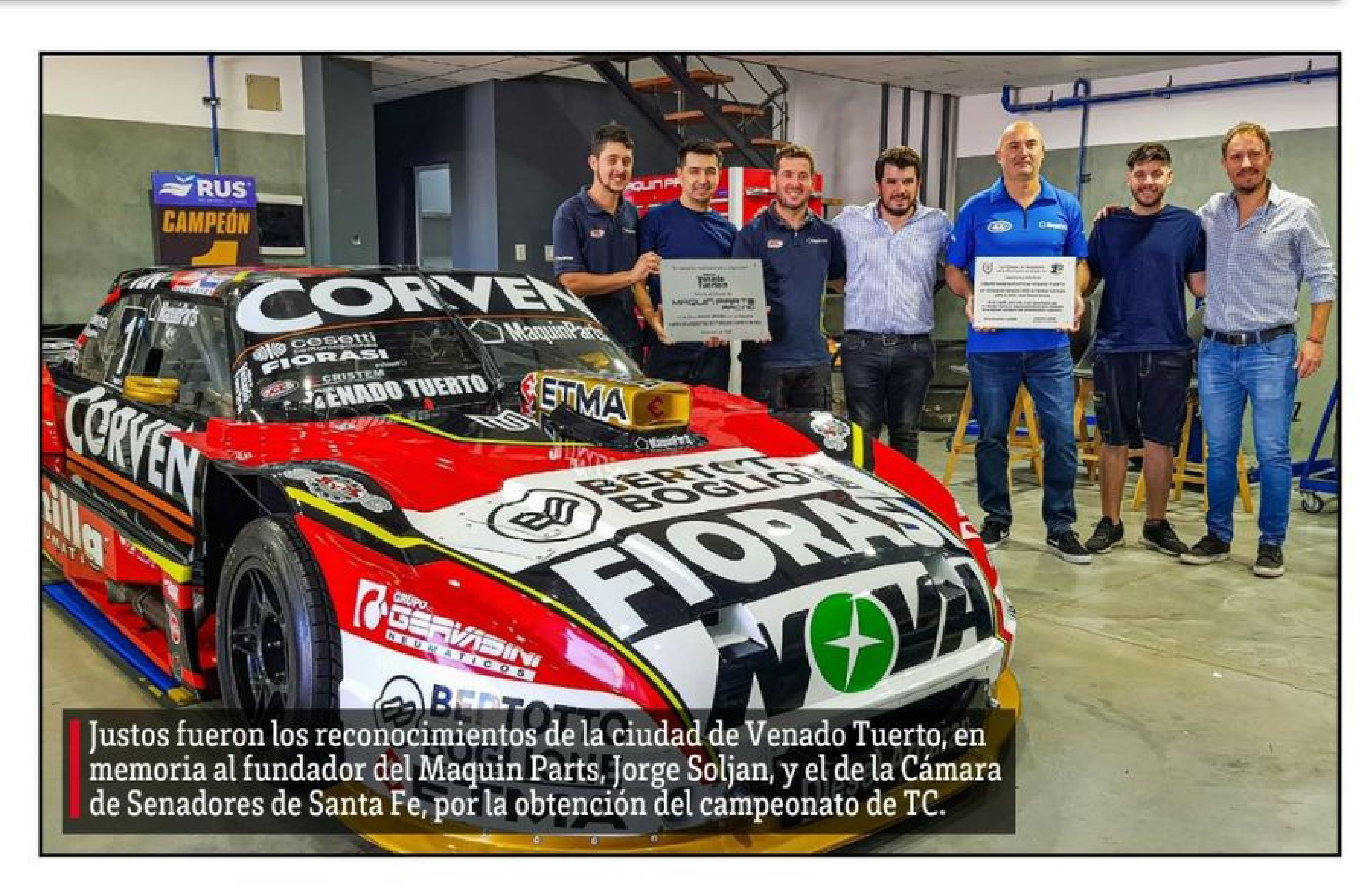
–¿Y de qué manera se produjo tu inserción en este deporte?

–En 2001, mi viejo volvió a asesorar a Carlitos Sava, que lo había llamado cuando corría en el TN con un Ford Escort. Un año después, me llamó y me dijo: *"Acompañame a Casilda a buscar un auto"*. Y terminamos retirando un Clase 2 del taller de Sergio Giacone. "Yo me encargo del motor y vos del auto", me dijo. El tema era que yo no sabía nada, no tenía idea de alineación ni de combas. Hasta ese momento sabía de motores y fabricar herramientas. Así que me metí en el tema y en 2003 pudimos ganar una carrera de Clase 2, sobre un auto que llevaba motores de Rafael Balestrini. Volvimos a estar dos años alejados. A fines de 2005, volvieron las ganas y con mi viejo armamos un Clio para la Clase 3. En la siguiente temporada corrimos algunas carreras y en 2007 logramos el campeonato con "Tato" Bosio. En 2008 fuimos subcampeones. A esa altura, ya nos tomábamos el automovilismo de manera más profesional. En 2009 "Tito" Pérez nos sugiere dar el salto al Turismo Carretera. Debutamos ese año en Potrero de los Funes con Henry Martin y, la verdad, nos resultó difícil. Pensábamos que nos iba a ir mejor o, tal vez, subestimamos un poco la categoría. Cuando tiramos el auto en pista parecía que habíamos hecho un

"EN VENADO HUBO MUCHOS BUENOS INTENTOS PERO NINGUNO ESTUVO CERCA DE SER CAMPEÓN. HABERLO LOGRADO ES UN ORGULLO ENORME"

TC Pista. Así que nos ayudamos con gente capaz y de experiencia: Bruno Santoro en los frenos, Rafael Balestrini con los motores y Orestito Berta. En 2012 ya peleamos un campeonato con "Bebu" Girolami, marcamos algunas poles seguidas y ganamos carreras. Con "Josito" Di Palma pintamos el 3, con "Niki" Trosset el 8, con Leonel Pernía creo que el 6 y este año, el 1.

Hace 13 años desembarcó en el TC. A comienzos de la temporada pasada llegó un piloto como Manu, al que no le servía otra cosa que salir campeón, porque ya había sido subcampeón y pintado también el tres. *"Su profesionalismo nos llevó a elevar nuestro nivel y fue una pieza fundamental porque además de lograr el título, afirmó aún más la confianza de todo el conjunto: uno de nuestros mayores orgullos es la capacidad para hacer todo en nuestro taller: motores y autos. Todo"*, concluye enfáticamente Horacio. Los méritos están a la vista.



Justos fueron los reconocimientos de la ciudad de Venado Tuerto, en memoria al fundador del Maquin Parts, Jorge Soljan, y el de la Cámara de Senadores de Santa Fe, por la obtención del campeonato de TC.

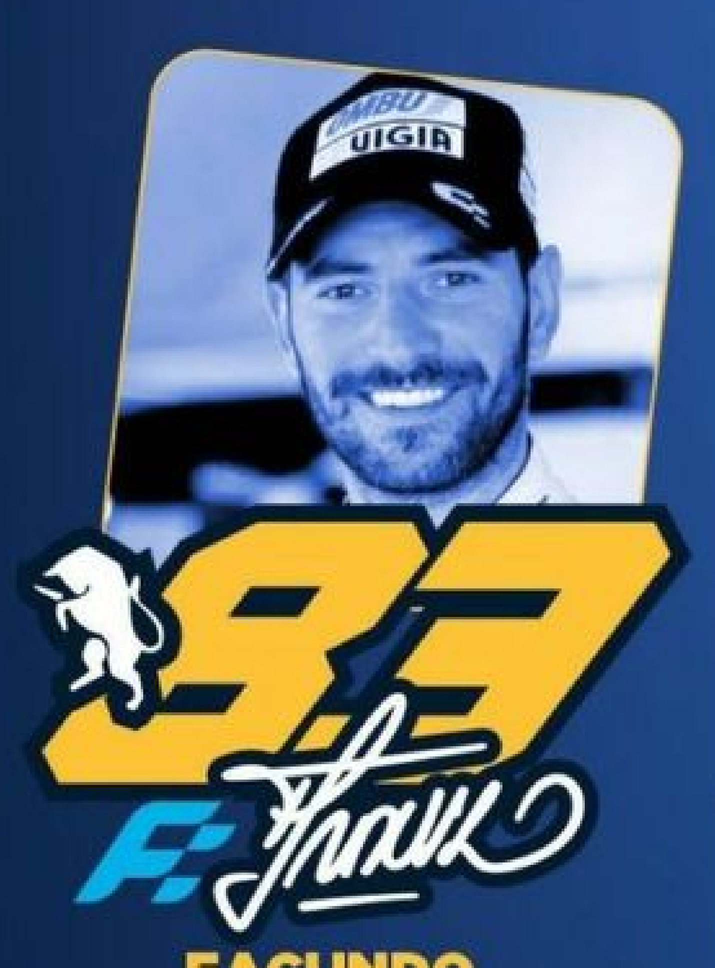


Soljan (primero a la izq.) y el resto del equipo: estuvieron concentrados todo el año para no cometer errores y lograr el campeonato. Caunedo, quien está sentado en el techo, fue clave para la obtención del logro.



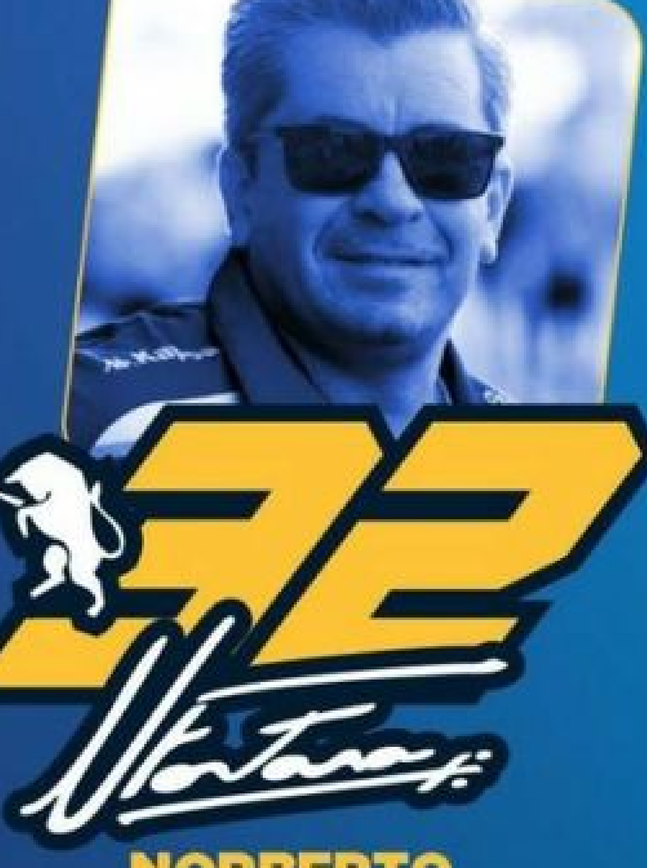
El Maquin Parts se presentó a su primera competencia de TC en Potrero de los Funes (2009), con este Torino conducido por Henry Martin.


Jorge Soljan junto al "Bebu" Girolami, piloto al poco tiempo del debut del equipo con Henry Martín y quien le otorgó el primer triunfo en TC.



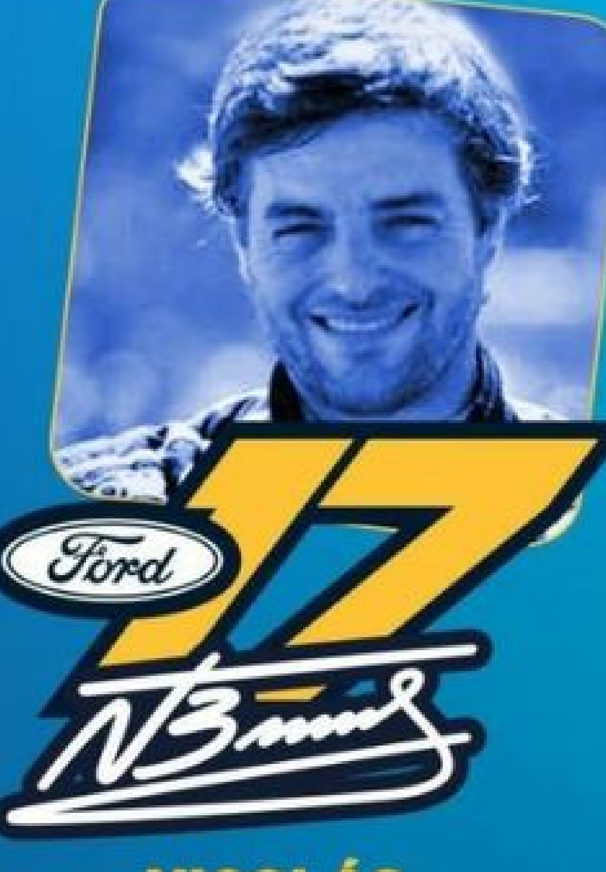
FACUNDO ARDUSSO

TC



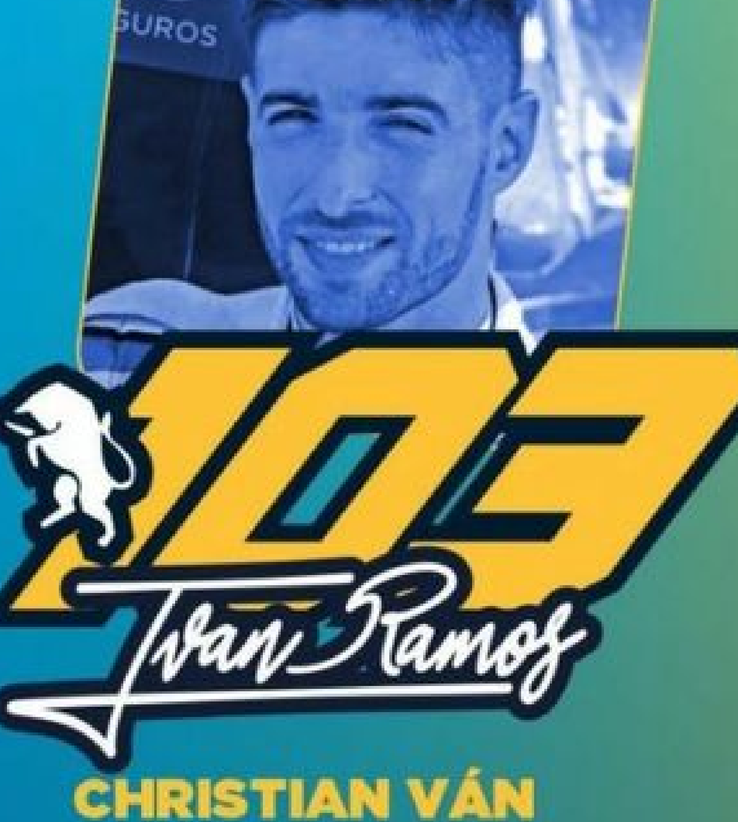
NORBERTO FONTANA

TC



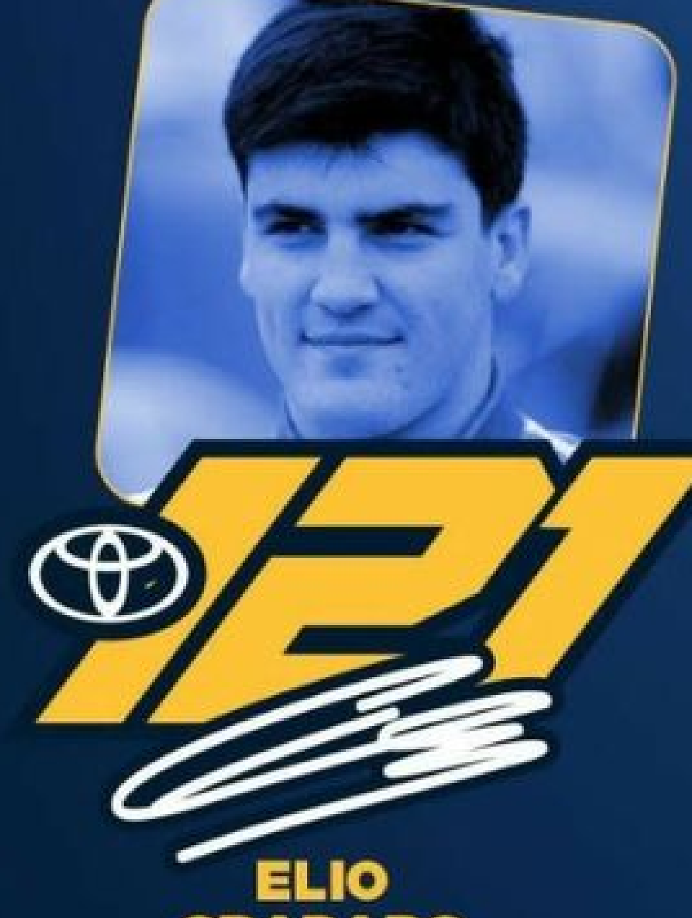
NICOLÁS BONELLI

TC



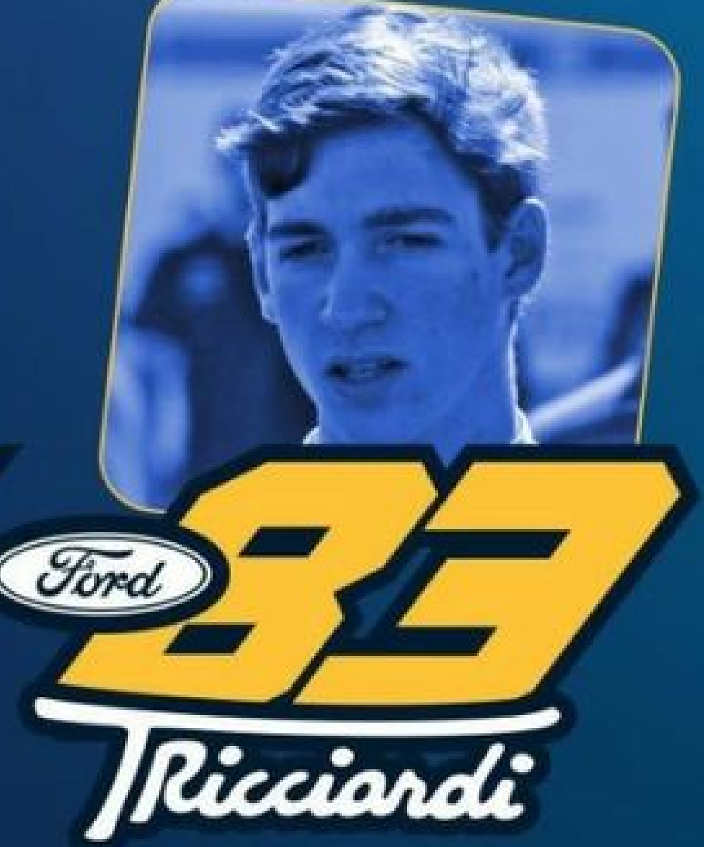
CHRISTIAN VÁN RAMOS

TC



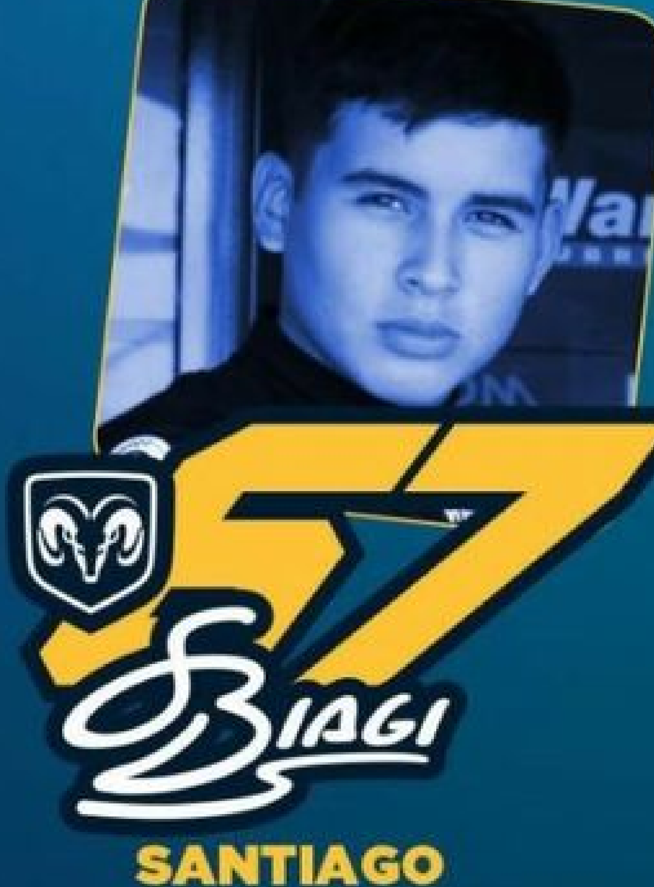
ELIO CRAPARO

TCPK



THOMAS RICCIARDI

TCM



SANTIAGO BIAGI

TCPM



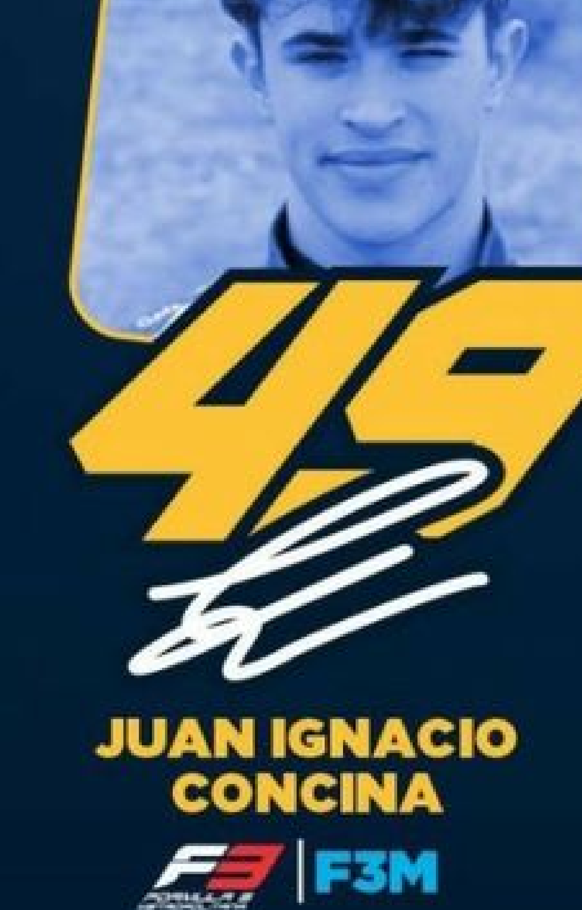
GENARO RASETTO

TCPM



IGNACIO MONTI

F3M



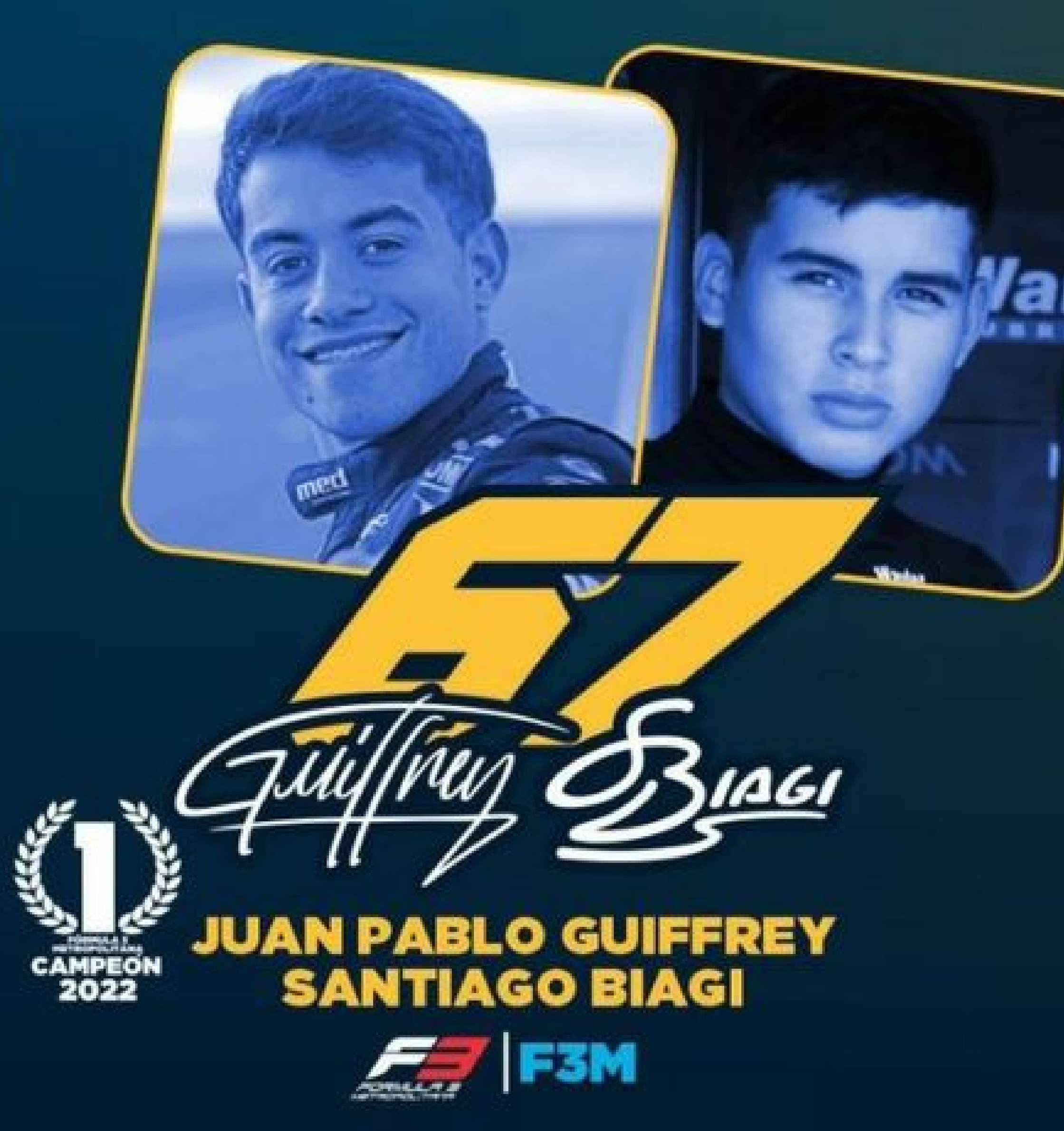
JUAN IGNACIO CONCINA

F3M



JUAN PABLO ALBERTI

F3M



CAMPEÓN 2022

JUAN PABLO GUIFFREY
SANTIAGO BIAGI

F3M







NeumaCarg





CENTRO INTEGRAL RUS MED











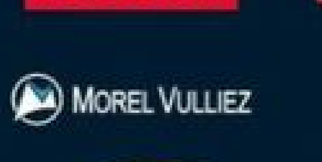






Colombo y Magliano

SPORTADE

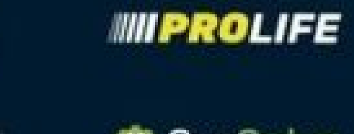


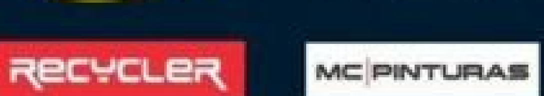


MOREL VULLIEZ









philagro

SEMET

WOBRON

TAURO

AR

CECAITRA CONCIENCIA VIAL

SR

BOERO

SuxSolar

ESTADÍSTICAS 2022

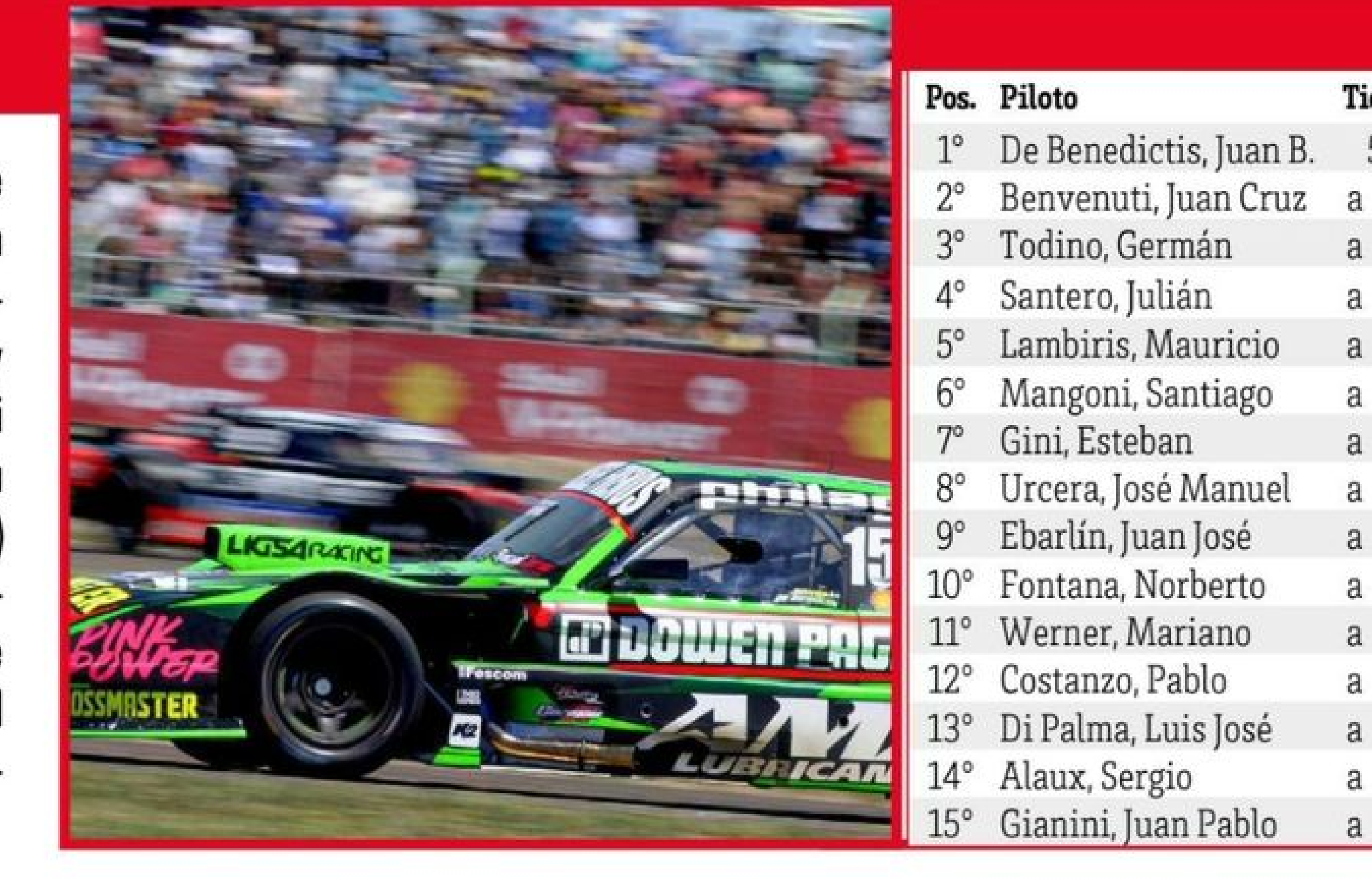
EL TC, CARRERA POR CARRERA

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: ACTC

1° FECHA / VIEDMA / 12 Y 13 DE FEBRERO

LA PICADURA DEL "AVISPÓN VERDE"

Tras casi nueve años de sequía (el último triunfo había sido el 14 de abril de 2013), Juan Bautista De Benedictis volvió a la victoria en TC con el Ford atendido por el equipo del "Gurí" Martínez. "Johnnito" clasificó 4°, le ganó la serie menos veloz a Mauricio Lambiris y quedó detrás de Santiago Mangoni, Lambiris y Juan Cruz Benvenuti luego de un accidente entre Agustín Canapino (quedó cruzado en la pista después de luchar por la primera posición con el necochense) y Jonatan Castellano. Cuando quedaba solo una vuelta, De Benedictis superó a Benvenuti y, con la suerte de su lado, quedó al frente del pelotón por el retraso de Mangoni (presión de combustible) y el abandono de Lambiris (falla eléctrica) para encaminarse a la bandera de cuadros.

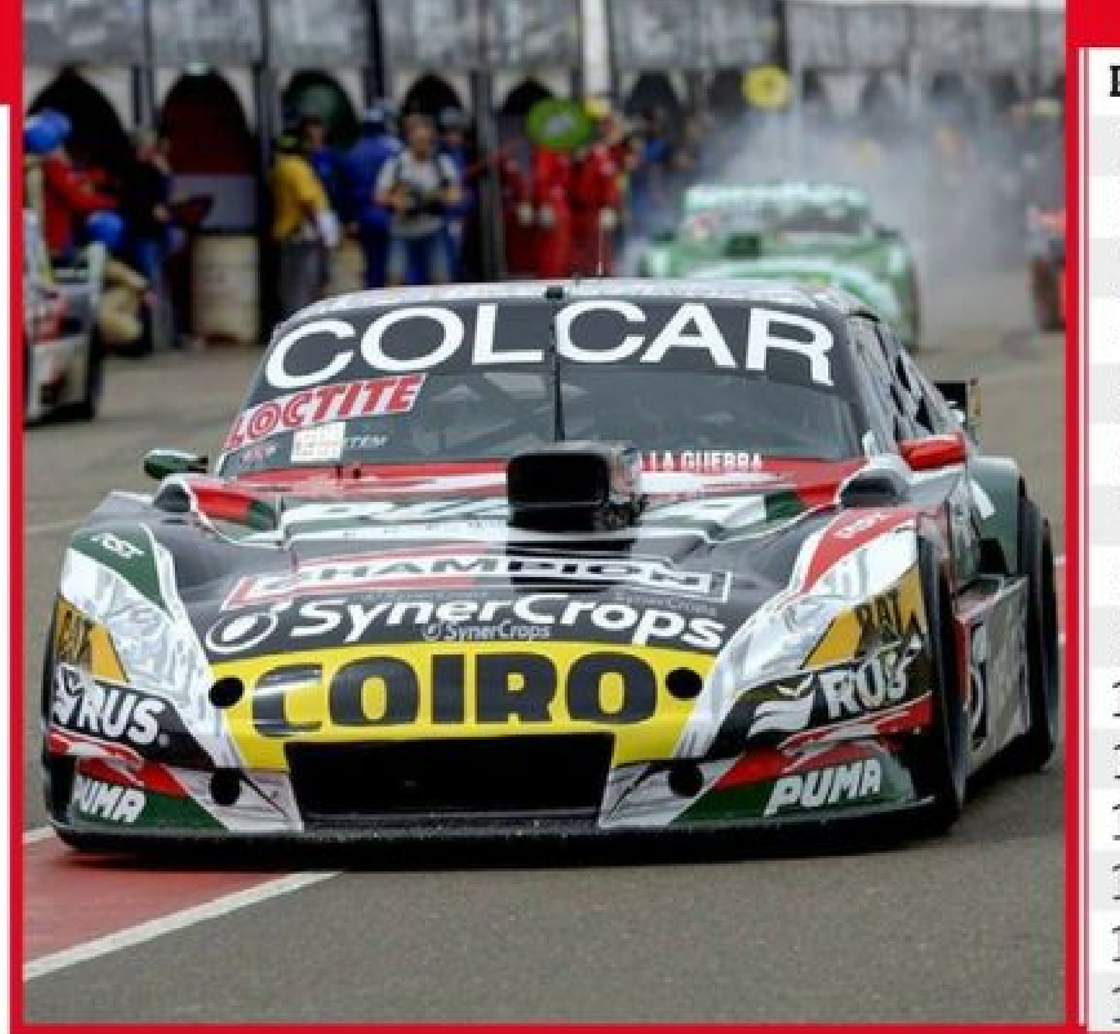


Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	De Benedictis, Juan B.		52:48.057
2°	Benvenuti, Juan Cruz	a	0.455
3°	Todino, Germán	a	1,512
4°	Santero, Julián	a	1,939
5°	Lambiris, Mauricio	a	2,473
6°	Mangoni, Santiago	a	2,527
7°	Gini, Esteban	a	2,669
8°	Urcera, José Manuel	a	3,029
9°	Ebarlín, Juan José	a	3,563
10°	Fontana, Norberto	a	4,042
11°	Werner, Mariano	a	4,451
12°	Costanzo, Pablo	a	4,672
13°	Di Palma, Luis José	a	4,994
14°	Alaux, Sergio	a	5,549
15°	Gianini, Juan Pablo	a	5,907

2° FECHA / NEUQUÉN / 5 Y 6 DE MARZO

LA PARADA QUE ENCENDIÓ AL "RAYO"

Gastón Mazzacane, con el Chevrolet preparado por el Coiro Dole Racing, venció en la primera carrera especial del año, en Centenario, Neuquén, tras la detención en boxes para el recambio de neumáticos obligatorio. En el primer tramo de la competencia, el dominio absoluto fue de Canapino. Dueño de la pole y ganador de la serie más veloz, el único atisbo de resistencia que tuvo el arrecifeño fue en la largada, cuando Julián Santero se tiró por afuera e intentó doblegar sin éxito al veloz Chevrolet. Pero en la vuelta 9 se definió la prueba, porque Canapino quedó "trabado" detrás de Santero y perdió casi diez segundos hasta salir. Eso fue ganancia para Mazzacane, quien entró tercero y salió al frente, con Germán Todino pegadito atrás. El "Titán" quedó tercero, después de superar a Santero y José Manuel Urcera.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Mazzacane, Gastón		38:33.274
2°	Todino, Germán	a	0.365
3°	Canapino, Agustín	a	0.899
4°	Urcera, José Manuel	a	2,388
5°	Werner, Mariano	a	2,753
6°	Benvenuti, Juan Cruz	a	8,993
7°	Lambiris, Mauricio	a	12,006
8°	Santero, Julián	a	16,133
9°	Ardusso, Facundo	a	16,706
10°	Bonelli, Nicolás	a	17,085
11°	Gianini, Juan Pablo	a	17,407
12°	Trosset, Nicolás	a	17,663
13°	Castellano, Jonatan	a	17,939
14°	Gini, Esteban	a	18,427
15°	Ciantini, Diego	a	22,409

3° FECHA / C. DEL URUGUAY / 26 Y 27 DE MARZO

LA TERCERA FUE LA VENCIDA

Luego de las decepciones de Viedma y Neuquén, Canapino pudo alcanzar el éxito en el trazado entrerriano con la Chevy del JP Carrera. Si bien Santero lo bajó de la pole por solo una décima, el "Titán" confiaba en hacer la serie más veloz y partir desde el sitio de privilegio. Y así fue. En el parcial le sacó casi cuatro segundos a Marcelo Agrelo y ante el semáforo verde de la tercera competencia de la temporada, no le dio chance a Todino para pelearle por el liderazgo. De a poco se fue escapando al frente y haciendo una diferencia tranquilizadora. "Tenía un autazo y es todo mérito del equipo. El triunfo fue una descarga enorme, porque estaba pasando por una racha adversa que me estaba volviendo loco", indicó. Mangoni completó el 1-2 de la escuadra de Canning y Todino logró su tercer podio en fila del año.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Canapino, Agustín		36:57.958
2°	Mangoni, Santiago	a	4,177
3°	Todino, Germán	a	6,733
4°	Lambiris, Mauricio	a	9,656
5°	Benvenuti, Juan Cruz	a	9,984
6°	Agrelo, Marcelo	a	13,141
7°	Gini, Esteban	a	13,544
8°	Santero, Julián	a	14,274
9°	Castellano, Jonatan	a	22,251
10°	Trucco, Juan Martín	a	27,691
11°	Urcera, José Manuel	a	31,147
12°	Bonelli, Nicolás	a	31,329
13°	Ciantini, Diego	a	33,238
14°	Moriatis, Emanuel	a	33,693
15°	Ponce de León, G.	a	34,099

4° FECHA / TOAY / 16 Y 17 DE ABRIL

FESTEJÓ EL HEREDERO DEL "REY"

Con su pole position, Castellano pintaba para ser un gran candidato, pero en los primeros metros de la serie entró en un semitrompo y perdió toda chance. Luis José Di Palma fue el ganador del parcial, aunque el Ford del Savino Sport no se mostró consistente y Canapino y Benvenuti se postulaban como los favoritos. Agustín prevaleció en la partida y el de Villa La Angostura se tiró por afuera en el inicio de la segunda vuelta, mantuvo la línea y se metió adelante del pelotón. El neuquino dominó hasta entrar a boxes para reemplazar las ruedas derechas, pero Christian Ledesma frenó delante y perdió valiosos segundos. Cuando las posiciones se estabilizaron, Canapino y Mangoni otra vez se quedaron con el 1-2, con Guillermo Ortelli como invitado en el podio por su retiro, y Benvenuti detrás.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Canapino, Agustín		42:12.461
2°	Mangoni, Santiago	a	0.874
3°	Benvenuti, Juan Cruz	a	1,297
4°	Todino, Germán	a	2,265
5°	Pernía, Leonel	a	3,950
6°	Di Palma, Luis José	a	6,520
7°	Rossi, Matías	a	6,694
8°	De Benedictis, Juan B.	a	7,592
9°	Lambiris, Mauricio	a	8,772
10°	Mazzacane, Gastón	a	9,173
11°	Ebarlín, Juan José	a	10,128
12°	Ortelli, Guillermo	a	14,123
13°	Ugalde, Lionel	a	14,881
14°	Ciantini, Diego	a	15,816
15°	Castellano, Jonatan	a	16,164

5° FECHA / TERMAS DE RÍO HONDO /7 Y 8 DE MAYO

INCREÍBLE LO DE "HULK"

Agrelo se quedó con la clasificación, pero en la primera serie, Urcera (corrió con Dodge tras el toque con el chubutense en la serie de La Pampa y la destrucción del Torino) le ganó a su compañero de equipo. Sin embargo, quedó tercero en la grilla de la final, detrás de Mangoni y Ledesma. En ese orden, los tres transitaron gran parte de la competencia. Matías Rossi, en una de las mejores participaciones con el Camry, avanzó desde el séptimo cajón y superó a Urcera sobre el final de la cita para acceder al primer podio con el modelo japonés. "Es una sensación increíble, estoy muy feliz, todo mi agradecimiento es para el JP Carrera que me está haciendo vivir un momento único", esgrimió emocionado el "Grandote" de Balcarce, quien consiguió su segundo triunfo en TC y tercer podio en fila.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Mangoni, Santiago		45:59.568
2°	Ledesma, Christian	a	2,030
3°	Rossi, Matías	a	7,302
4°	Canapino, Agustín	a	8,380
5°	Castellano, Jonatan	a	9,839
6°	Mazzacane, Gastón	a	10,671
7°	Ciantini, Diego	a	12,434
8°	Urcera, José Manuel	a	18,038
9°	Werner, Mariano	a	19,538
10°	Santero, Julián	a	23,476
11°	Bonelli, Nicolás	a	24,900
12°	Lambiris, Mauricio	a	28,716
13°	Londero, Ayrton	a	29,426
14°	Gini, Esteban	a	29,762
15°	De Benedictis, Juan B.	a	30,349

6° FECHA / RAFAELA / 28 Y 29 DE MAYO

LOS TRES PALOS DE CANAPINO

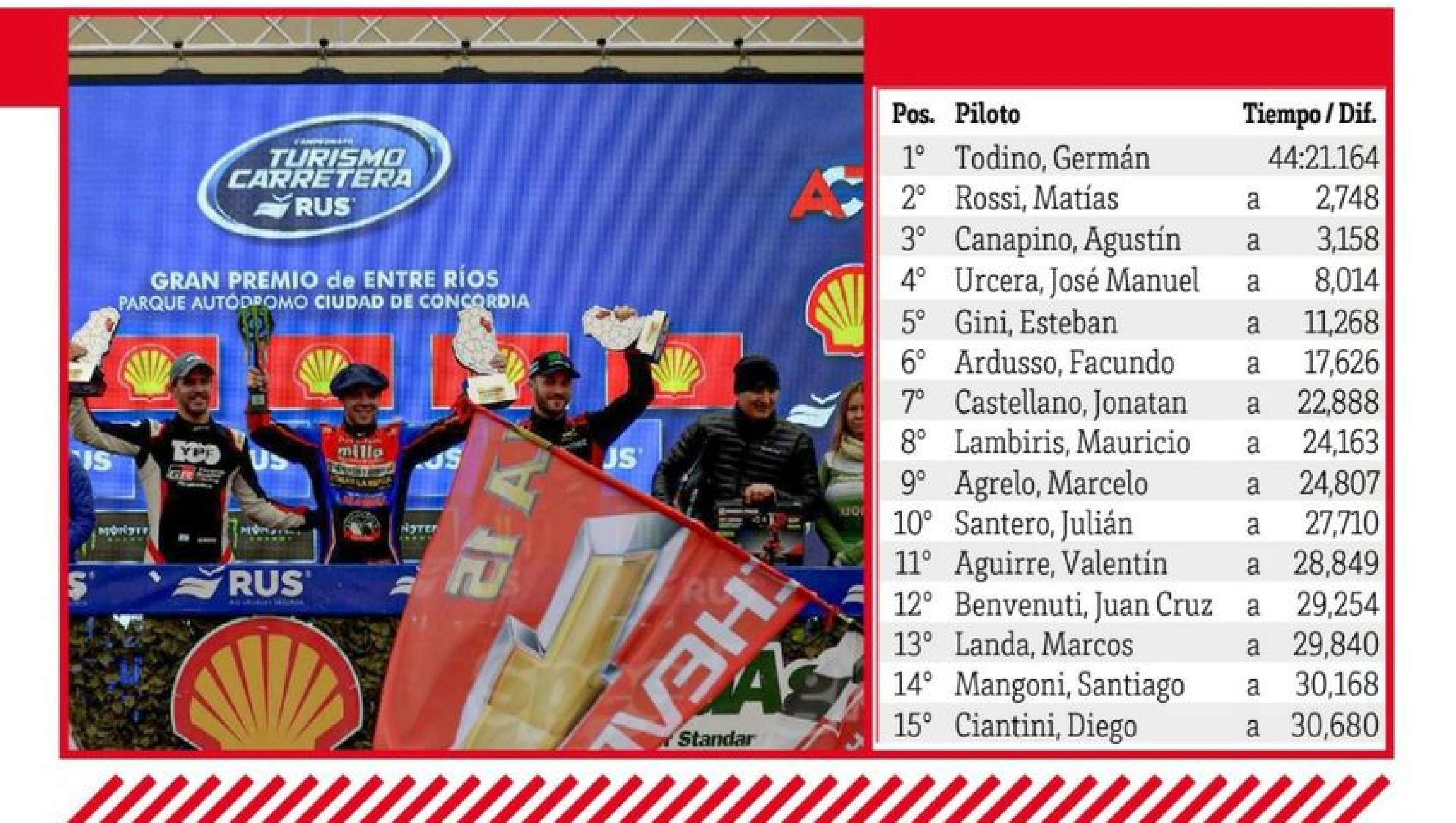
Además de ganar en Rafaela y alzarse con $3.000.000 por el premio de la tercera carrera especial de la temporada, el "Titán" pegó por tercera vez con el veloz Chevrolet del JP Carrera y ya se perfilaba para llevarse la Etapa Regular. Se quedó con la pole position, dominó de punta a punta la batería y en la final, si bien Mariano Werner buscó hacerse del liderazgo en la largada y los relanzamientos, el arrecifeño no le dio chances y celebró en lo más alto del podio. "Estoy muy feliz. Ganar en TC es muy difícil y nosotros ya logramos tres triunfos, algo impensado a principio de año. Pero el trabajo del equipo es excelente y se ve en los resultados. De todas formas falta mucho todavía, esto recién empieza…", comentó el nuevo líder del campeonato. Werner y Esteban Gini lo acompañaron en el podio.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Canapino, Agustín		42:11.850
2°	Werner, Mariano	a	0.786
3°	Gini, Esteban	a	4,231
4°	Ebarlín, Juan José	a	7,915
5°	Pernía, Leonel	a	9,304
6°	Lambiris, Mauricio	a	10,055
7°	Ardusso, Facundo	a	11,360
8°	De Benedictis, Juan B.	a	11,784
9°	Mangoni, Santiago	a	12,694
10°	Ferrante, Gastón	a	13,275
11°	Catalán Magni, Juan T.	a	14,801
12°	Bonelli, Nicolás	a	14,939
13°	Della Motta, Facundo	a	17,288
14°	Castellano, Jonatan	a	17,395
15°	Ponce de León, G.	a	17,822

EL "GAUCHO" DOMÓ AL TORO

Germán Todino corroboró en Entre Ríos, con el Torino del Maquin Parts, todo lo bueno que había realizado en las fechas anteriores. Perdió la pole position frente a Facundo Ardusso, quien se emocionó por dominar su primera clasificación con Chevrolet (alistado por el LRD Performance), pero en la serie doblegó a Canapino y dominó a voluntad el parcial. Y en la final ocurrió lo mismo. El riverense no tuvo inconvenientes con Santero una vez que la luz se puso en verde y, con el paso de las vueltas, se fue alejando del resto. "Fue un fin de semana impresionante. El Torino voló y estoy feliz por este presente", expresó el ganador. Rossi se mostró de nuevo firme con el Toyota, superó a Santero y le peleó a Todino en un relanzamiento, pero se conformó con el 2° puesto. Canapino cerró el trío de adelante.

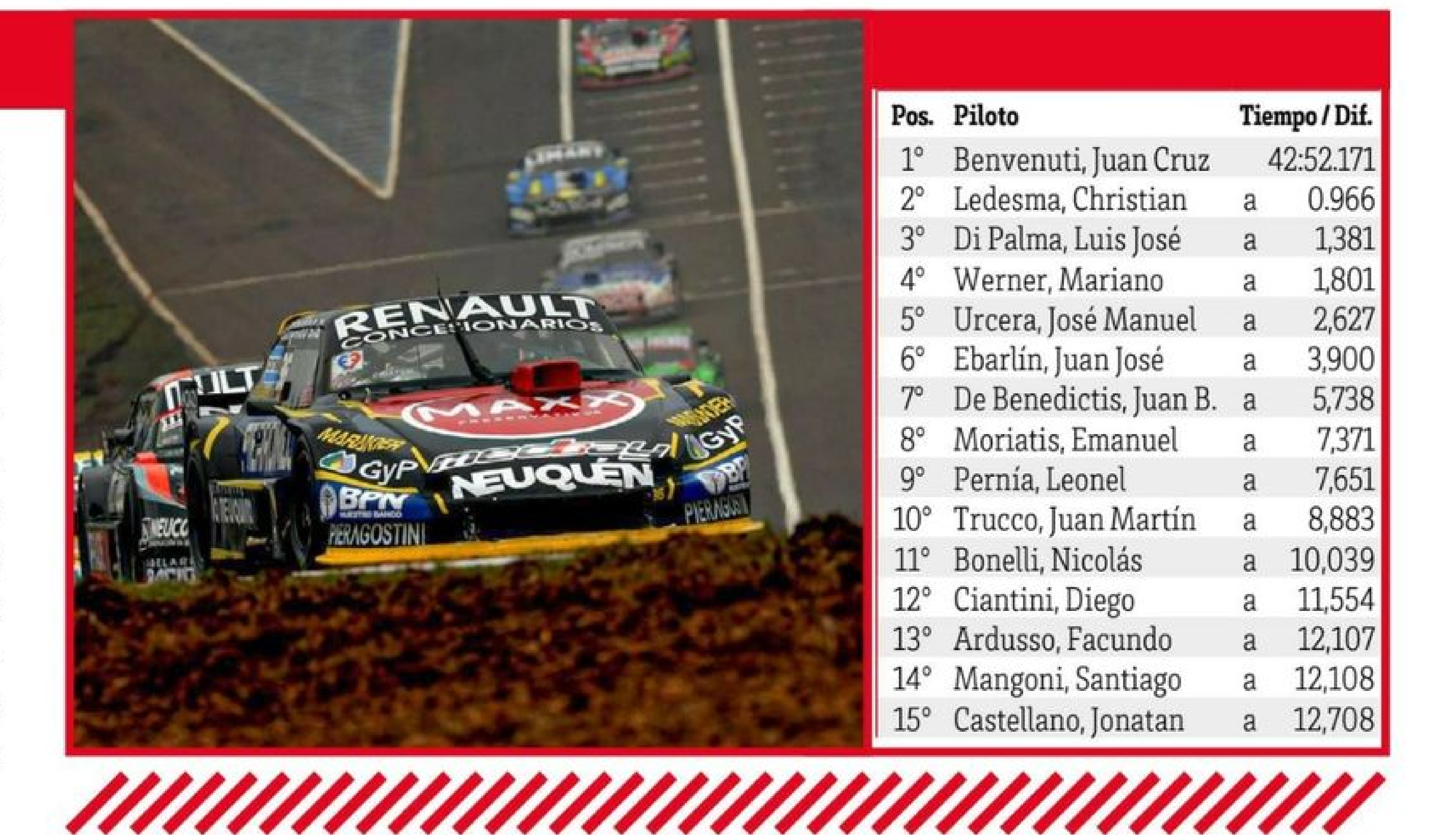


Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Todino, Germán		44:21.164
2°	Rossi, Matías	a	2,748
3°	Canapino, Agustín	a	3,158
4°	Urcera, José Manuel	a	8,014
5°	Gini, Esteban	a	11,268
6°	Ardusso, Facundo	a	17,626
7°	Castellano, Jonatan	a	22,888
8°	Lambiris, Mauricio	a	24,163
9°	Agrelo, Marcelo	a	24,807
10°	Santero, Julián	a	27,710
11°	Aguirre, Valentín	a	28,849
12°	Benvenuti, Juan Cruz	a	29,254
13°	Landa, Marcos	a	29,840
14°	Mangoni, Santiago	a	30,168
15°	Ciantini, Diego	a	30,680

»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»» 8° FECHA / POSADAS / 16 Y 17 DE JULIO

ES TUYA, JUAN

Con el antecedente de dos triunfos del equipo Renault en las últimas cuatro presentaciones en Misiones, Benvenuti llegó al trazado posadeño con buenas expectativas para alcanzar su cuarto halago en TC, segundo con la estructura de Esteban Trotta. Y así fue, porque si bien quedó como escolta de Ledesma en la clasificación, ganó con comodidad la segunda serie y, en la final, se impuso sobre el experimentado marplatense y, con el paso de las vueltas, se afianzó en la punta del pelotón. "El auto tenía un gran equilibrio y es impresionante lo de este equipo… Es la segunda victoria que logramos juntos y es un placer compartir cada fin de semana con ellos", sostuvo el neuquino. Ledesma finalmente arribó como escolta y Di Palma, en su segunda carrera con el Ford del DTA Racing, completó el podio.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Benvenuti, Juan Cruz		42:52.171
2°	Ledesma, Christian	a	0.966
3°	Di Palma, Luis José	a	1,381
4°	Werner, Mariano	a	1,801
5°	Urcera, José Manuel	a	2,627
6°	Ebarlín, Juan José	a	3,900
7°	De Benedictis, Juan B.	a	5,738
8°	Moriatis, Emanuel	a	7,371
9°	Pernía, Leonel	a	7,651
10°	Trucco, Juan Martín	a	8,883
11°	Bonelli, Nicolás	a	10,039
12°	Ciantini, Diego	a	11,554
13°	Ardusso, Facundo	a	12,107
14°	Mangoni, Santiago	a	12,108
15°	Castellano, Jonatan	a	12,708

»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»»» 9° FECHA / SAN JUAN / 6 Y 7 DE AGOSTO

LA ARREMETIDA DEL TORO

Cuando le tocó sacar la bolilla del copón y vio el N°42, Urcera cambió la cara, pero inmediatamente dijo: "No es lo que esperaba, pero bueno, si Rossi ya ganó largando desde esa posición, vamos a intentarlo". Y con el semáforo verde, el rionegrino comenzó su escalada a la gloria. Matías Jalaf, poleman por sorteo, tomó la punta con el Ford, seguido de Martín Ponte. Pero cuando la mayoría de las máquinas realizaron las dos paradas por boxes obligatorias por reglamento (cambio de la rueda delantera derecha primero y recarga de 40 litros de combustible después), el pelotón se fue acomodando, con Andrés Jakos al frente, seguido por Urcera y Di Palma. En la 20ª vuelta, tras un Pace Car, Urcera superó a Jakos y se encaminó hacia su cuarto triunfo en TC. Marcos Landa, de gran remontada, concluyó 3°.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Urcera, José Manuel		01:12:26.481
2°	Jakos, Andrés	a	1,334
3°	Landa, Marcos	a	1,566
4°	Di Palma, Luis José	a	4,880
5°	Aguirre, Valentín	a	5,389
6°	Trucco, Juan Martín	a	6,705
7°	Ramos, Christian	a	8,798
8°	Alaux, Sergio	a	9,943
9°	Castellano, Jonatan	a	10,184
10°	Trosset, Nicolás	a	10,718
11°	Mangoni, Santiago	a	12,741
12°	Werner, Mariano	a	14,004
13°	Rossi, Matías	a	16,441
14°	Della Motta, Facundo	a	16,671
15°	Ponce de León, G.	a	17,124

10° FECHA / PARANÁ / 27 Y 28 DE AGOSTO

"TANITO" EN EL LUGAR INDICADO

Arribó al circuito entrerriano 12° en el campeonato, con Rossi, Juan José Ebarlín y Ardusso detrás, expectantes por entrar a la Copa de Oro. Pero Leonel Pernía contó con un rendidor Torino del equipo Las Toscas Racing, logró su séptima victoria en la categoría y clasificó al Play Off. Antes tuvo que lidiar con los veloces Dodge. Con Castellano afuera de la pelea (se le trabó la caja en la serie), Facundo Della Motta tomó la punta de la competencia y Valentín Aguirre pasó al tandilense en la segunda ronda y fue a la caza del sanjuanino, quien se pasó en el frenaje de la chicana, transitó por el lado externo y eso le valió un recargo de cinco segundos, por lo que el arrecifeño quedaba como líder. Sin embargo, en la penúltima vuelta, el motor Cherokee explotó y Pernía heredó el éxito. Rossi y Werner llegaron detrás.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Pernía, Leonel		36:41.508
2°	Rossi, Matías	a	0.737
3°	Werner, Mariano	a	1,096
4°	Lambiris, Mauricio	a	2,000
5°	Ardusso, Facundo	a	2,230
6°	Gianini, Juan Pablo	a	2,994
7°	Della Motta, Facundo	a	3,372
8°	Landa, Marcos	a	7,353
9°	Trosset, Nicolás	a	10,226
10°	Santero, Julián	a	13,037
11°	Canapino, Agustín	a	19,446
12°	Todino, Germán	a	19,447
13°	Di Palma, Luis José	a	19,715
14°	Moriatis, Emanuel	a	22,808
15°	Catalán Magni, Juan T.	a	32,021

11° FECHA / SAN LUIS / 17 Y 18 DE SEPTIEMBRE

APARECIÓ EL BICAMPEÓN

Estrenó Ford en Concordia, lo fue acomodando y cuando comenzó la Copa de Oro, dio el golpe. Werner dominó la clasificación, aplastó en la batería, ganándole por más de ocho segundos y medio a Ardusso, y bajando el récord del circuito en la primera vuelta. Gini y Urcera vencieron en las otras y el rionegrino se colocó al lado en la grilla de la final. Con la puesta en marcha, el paranaense se escapó de Manu y Mangoni superó a Gini. Así transcurrió gran parte de la prueba, con Werner adelante y los Torino siguiéndolo. Pero en la 22ª vuelta, luego del Auto de Seguridad, Urcera trató de manotearle el festejo, pero la aceleración del Ford en el relanzamiento no le dio chances y desató la locura en el box del Fadel Racing. "Esto es mérito de mi equipo, que puso todo para llegar hasta acá", sentenció.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		41:12.663
2°	Urcera, José Manuel	a	1,346
3°	Mangoni, Santiago	a	1,986
4°	Castellano, Jonatan	a	2,248
5°	Gini, Esteban	a	2,484
6°	Trucco, Juan Martín	a	2,946
7°	Gianini, Juan Pablo	a	4,037
8°	Pernía, Leonel	a	4,087
9°	Ledesma, Christian	a	4,195
10°	Moriatis, Emanuel	a	4,396
11°	Spataro, Emiliano	a	4,870
12°	Candela, Kevin	a	5,685
13°	Di Palma, Luis José	a	7,154
14°	Jakos, Andrés	a	7,338
15°	Trosset, Nicolás	a	8,208

12° FECHA / COMODORO RIVADAVIA /8 Y 9 DE OCTUBRE

OTRA VEZ ASUSTÓ EL "CUCO"

"Nació otro 'cuco'", tiró Pernía después del aplastante triunfo puntano de Werner. Y en el sur, el Ford rojo y blanco atemorizó de nuevo, con otra victoria de punta a punta. El entrerriano no fue el más veloz en la clasificación, quedó 3° detrás de Urcera y Canapino. Con la pista fría en las primeras series, Mariano dominó la tercera con más nueve segundos sobre Rossi y le ganó la cuerda de la partida a Canapino, vencedor del segundo parcial. El "Titán" intentó pelearle el primer puesto en los metros iniciales, pero cuando Werner exprimió el motor preparado por "Rody" Agut, comenzó a hacer una luz de diferencia y a poner la carrera en un freezer. La única variación fue la superación de Gini a Urcera, quien perdió ritmo en las últimas rondas. "Es increíble el funcionamiento que encontramos en las últimas fechas", aseveró el entrerriano.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		40:48.856
2°	Canapino, Agustín	a	1,597
3°	Gini, Esteban	a	2,491
4°	Urcera, José Manuel	a	3,584
5°	Todino, Germán	a	3,817
6°	Castellano, Jonatan	a	4,472
7°	Rossi, Matías	a	4,853
8°	Agrelo, Marcelo	a	5,314
9°	Mangoni, Santiago	a	6,498
10°	Trucco, Juan Martín	a	7,072
11°	Catalán Magni, Juan T.	a	7,373
12°	Santero, Julián	a	8,003
13°	Lambiris, Mauricio	a	8,420
14°	Landa, Marcos	a	8,863
15°	Ardusso, Facundo	a	9,022

13° FECHA / SAN NICOLÁS / 29 Y 30 DE OCTUBRE

AL QUE PISE CELESTE, QUE LE CUESTE...

Werner concretó su tercer halago en fila en el dibujo nicoleño, pero en la vuelta de honor, los comisarios le avisaron que había sido sancionado por tocar la parte celeste pintada en el interno del primer curvón cuando pasó a Urcera en la penúltima vuelta y, por ende, quedaba en el 2° puesto detrás de rionegrino. La lucha entre ambos había sido atractiva, porque en el arranque de la final, Manu sorprendió al bicampeón al salir mejor plantado de la primera curva, se tiró por adentro en el frenaje de la segunda variante y se colocó al frente. Pero en la penúltima ronda, se produjo la maniobra que definió la competencia; primero en pista y luego en el escritorio. "Es cierto que pisé lo celeste, pero como lo hizo la mayoría de los pilotos en todas las vueltas", explicó Werner. Benvenuti, ajeno a la polémica, quedó 3°.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Urcera, José Manuel		43:50.467
2°	Werner, Mariano	a	0.001
3°	Benvenuti, Juan Cruz	a	0.441
4°	Agrelo, Marcelo	a	0.872
5°	Todino, Germán	a	1,367
6°	Rossi, Matías	a	2,179
7°	Pernía, Leonel	a	2,710
8°	Castellano, Jonatan	a	2,993
9°	Aguirre, Valentín	a	3,033
10°	Bonelli, Nicolás	a	4,639
11°	Trosset, Nicolás	a	5,146
12°	Landa, Marcos	a	5,399
13°	Mazzacane, Gastón	a	5,868
14°	Lambiris, Mauricio	a	6,447
15°	Catalán Magni, Juan T.	a	7,035

14° FECHA / TOAY II / 18 Y 19 DE NOVIEMBRE

AFIEBRADO TRIUNFO CON EL TORINO

En su cuarta presentación con el Torino del Maquin Parts, Ardusso, quien sufrió un fuerte estado gripal durante el fin de semana, ganó después de haber largado 20°. El viernes (se adelantó la jornada un día por el inicio del Mundial) tuvo una atípica clasificación que perjudicó a los integrantes de la Copa de Oro, porque un rato antes de salir a pista, se desató un chaparrón que mojó el asfalto. Con el paso de los grupos la pista fue mejorando y el "Flaco" quedó 32°. En la segunda serie largó 11° y llegó 7°. Pero fue en la final donde brilló. Desde el 20° cajón prosperó y, en ocho giros, ya estaba 6°. Superó a Lionel Ugalde, Iván Ramos, Mazzacane, Ebarlín y Juan Tomás Catalán Magni. "Gané la mejor carrera de mi vida", sentenció el de Las Parejas, quien entró al Play Off como uno de los "tres del último minuto".



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Ardusso, Facundo		46:13.772
2°	Catalán Magni, Juan T.	a	0.047
3°	Gini, Esteban	a	0.309
4°	Ebarlín, Juan José	a	0.697
5°	Trosset, Nicolás	a	1,213
6°	Urcera, José Manuel	a	1,692
7°	Pernía, Leonel	a	2,131
8°	Rossi, Matías	a	2,691
9°	Todino, Germán	a	3,061
10°	Werner, Mariano	a	3,070
11°	Di Palma, Luis José	a	3,328
12°	Della Motta, Facundo	a	3,591
13°	Aguirre, Valentín	a	3,625
14°	Castellano, Jonatan	a	4,189
15°	Ciantini, Diego	a	4,658

15° FECHA / SAN JUAN II / 10 Y 11 DE DICIEMBRE

EL PASO DE LOS TOROS

La obtención del campeonato de Urcera casi es perfecta, porque además de consagrarse con Torino después de 51 años con la marca, el rionegrino tenía todo para ganar la última competencia del año. Marcó la pole position, conquistó el parcial más veloz y dominó 24 de las últimas 25 vueltas del año, pero en los primeros metros del último giro, un problema con los frenos lo obligó a ir con precaución y es por eso que Pernía, quien primero superó a Gini, se tiró en otro frenaje y dio cuenta de Manu, quien solo pensaba en llegar por delante de Werner. Landa también aprovechó la situación y finalizó 3°. "Quería salir campeón, esa es la realidad, y siempre creí en la chance de ganar, pero Manu estuvo muy firme durante todo el fin de semana. Es una victoria muy buena para cerrar un año con altibajos", expuso el "Tanito".



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Pernía, Leonel		47:08.203
2°	Gini, Esteban	a	1,002
3°	Landa, Marcos	a	1,472
4°	Urcera, José Manuel	a	1,927
5°	Werner, Mariano	a	2,568
6°	Castellano, Jonatan	a	4,938
7°	Canapino, Agustín	a	7,550
8°	Catalán Magni, Juan T.	a	17,670
9°	Lambiris, Mauricio	a	19,908
10°	Ardusso, Facundo	a	21,792
11°	Mangoni, Santiago	a	22,734
12°	Aguirre, Valentín	a	25,700
13°	Bonelli, Nicolás	a	26,764
14°	Ledesma, Christian	a	27,480
15°	Ferrante, Gastón	a	35,179

POLES POR PILOTO

Piloto	Pole
Urcera	3
Canapino	2
Castellano	2
Lambiris	1
Santero	1
Agrelo	1
Ardusso	1
Ledesma	1
Werner	1
Nolesi	1

FINALES POR PILOTO

Piloto	Triunfos
Canapino	3
Urcera	2
Werner	2
Pernía	2
De Benedictis	1
Mazzacane	1
Mangoni	1
Todino	1
Benvenuti	1
Ardusso	1

SERIES POR PILOTO

Piloto	Triunfos
Canapino	6
Urcera	5
Werner	4
Todino	3
Gini	3
Santero	2
Mangoni	2
Di Palma	2
Benvenuti	2
Ledesma	2
Rossi	2
Pernía	2
De Benedictis	1
Mazzacane	1
Gianini	1
Della Motta	1
Catalán Magni	1
Ramos	1
Ebarlín	1

MARCA POR MARCA

MARCA	Poles	Series	Carreras	Podios	RV
Chevrolet	4	12	5	13	9
Dodge	2	2			
Ford	4	11	3	8	4
Torino	4	15	7	20	2
Toyota		2		4	

PODIOS

Piloto	Podios
Canapino	6
Werner	5
Benvenuti	4
Todino	4
Mangoni	4
Gini	4
Rossi	3
Urcera	3
Ledesma	2
Landa	2
Pernía	2
De Benedictis	1
Mazzacane	1
Di Palma	1
Jakos	1
Ardusso	1
Catalán Magni	1

52 ***PILOTOS PARTICIPARON EN, AL MENOS, UNA CARRERA EN LA TEMPORADA. ORTELLI, QUIEN SE DES-PIDIÓ EN TOAY, Y ECHEVARRÍA, QUE COMPITIÓ EN SU NEUQUÉN NATAL. ORTELLI, QUIEN SE DES- PIDIÓ EN TOAY, Y ECHEVARRÍA, QUE COMPITIÓ EN SU NEUQUÉN NATAL, HICIERON SOLO UNA FECHA.***

CAMPEONES DEL TC

Año	Piloto	Marca
1937	Eduardo Pedrazzini	Ford
1938	Ricardo Risatti	Ford
1939	Ángel Lo Valvo	Ford
1940	Juan Manuel Fangio	Chevrolet
1941	Juan Manuel Fangio	Chevrolet
1947	Oscar Gálvez	Ford
1948	Oscar Gálvez	Ford
1949	Juan Gálvez	Ford
1950	Juan Gálvez	Ford
1951	Juan Gálvez	Ford
1952	Juan Gálvez	Ford
1953	Oscar Gálvez	Ford
1954	Oscar Gálvez	Ford
1955	Juan Gálvez	Ford
1956	Juan Gálvez	Ford
1957	Juan Gálvez	Ford
1958	Juan Gálvez	Ford
1959	Rodolfo De Álzaga	Ford
1960	Juan Gálvez	Ford
1961	Oscar Gálvez	Ford
1962	Dante Emiliozzi	Ford
1963	Dante Emiliozzi	Ford
1964	Dante Emiliozzi	Ford
1965	Dante Emiliozzi	Ford
1966	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet
1967	Eduardo Copello	Torino
1968	Carlos Pairetti	Chevrolet

Año	Piloto	Marca
1969	Gastón Perkins	Torino
1970 F.A	Rubén Luis Di Palma	Torino
1970 F.B	Eduardo Copello	Torino
1971	Rubén Luis Di Palma	Torino
1972	Héctor Luis Gradassi	Ford
1973	Nasif Estéfano	Ford
1974	Héctor Luis Gradassi	Ford
1975	Héctor Luis Gradassi	Ford
1976	Héctor Luis Gradassi	Ford
1977	Juan María Traverso	Ford
1978	Juan María Traverso	Ford
1979/80	Francisco Espinosa	Chevrolet
1980/81	Antonio Aventín	Dodge
1981	Roberto Mouras	Dodge
1982	Jorge Martínez Boero	Ford
1983	Roberto Mouras	Dodge
1984	Roberto Mouras	Dodge
1985	Roberto Mouras	Dodge
1986	Oscar Angeletti	Dodge
1987	Oscar Castellano	Dodge
1988	Oscar Castellano	Dodge
1989	Oscar Castellano	Ford
1990	Emilio Satriano	Chevrolet
1991	Oscar Aventin	Ford
1992	Oscar Aventin	Ford
1993	Walter Hernández	Ford
1994	Eduardo Ramos	Ford

Año	Piloto	Marca
1995	Juan María Traverso	Chevrolet
1996	Juan María Traverso	Chevrolet
1997	Juan María Traverso	Chevrolet
1998	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1999	Juan María Traverso	Ford
2000	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2001	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2002	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2003	Ernesto Bessone	Dodge
2004	Omar Martínez	Ford
2005	Juan Manuel Silva	Ford
2006	Norberto Fontana	Dodge
2007	Christian Ledesma	Chevrolet
2008	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2009	Emanuel Moriatis	Ford
2010	Agustín Canapino	Chevrolet
2011	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2012	Mauro Giallombardo	Ford
2013	Diego Aventin	Ford
2014	Matías Rossi	Chevrolet
2015	Omar Martínez	Ford
2016	Guillermo Ortelli	Chevrolet
2017	Agustín Canapino	Chevrolet
2018	Agustín Canapino	Chevrolet
2019	Agustín Canapino	Chevrolet
2020	Mariano Werner	Ford
2021	Mariano Werner	Ford
2022	José Manuel Urcera	Torino

CAMPEONATO GENERAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TOTAL DE PUNTOS	#1 VIEDMA 13/02	#2 NEUQUÉN 06/03	#3 CONCEPCIÓN 27/03	#4 TOAY 17/04	#5 T. DE RÍO HONDO 08/05	#6 RAFAELA 29/05	#7 CONCORDIA 26/06	#8 POSADAS 17/07	#9 SAN JUAN 07/08	#10 PARANÁ 28/08	#11 SAN LUIS 18/09	#12 C. RIVADAVÍA 09/10	#13 SAN NICOLÁS 30/10	#14 TOAY 19/11	#15 SAN JUAN 11/12
1	231	Urcera, José M.**	Torino	675	31	35	28	0	32	16.5	35.5	34	**40**	7.5	42	38	**47**	31.5	257
2	1	Werner, Mariano**	Ford	466	26	34.5	17.5	4	28.5	42	5	35.5	23	38.5	**47**	**45**	42	26.5	51
3	3	Canapino, Agustín***	Chevrolet	451.25	12	41	**45**	**45**	35.5	**47**	38.5	19.5	10	27.5	16.5	42	20	4.5	47.25
4	14	Gini, Esteban	Torino	425.5	30.5	21	32	9.5	22.5	39	34	8.5	19	17	35	38.5	19.5	36.5	63
5	28	Mangoni, Santiago*	Chevrolet	424.75	33.5	20.5	42	41.5	**45**	29	24.5	23	24	13	38.5	29.5	5.5	14	41.25
6	7	Pernía, Leonel**	Torino	418	12	5	19.5	34.5	20	34.5	20.5	30	17	**45**	31	19.5	32	30	**67.5**
7	10	Castellano, Jonatan	Dodge	413.25	7.5	24	29.5	22	34	24	32	23	26	21	34.5	33.5	30.5	21.5	50.25
8	56	Todino, Germán*	Torino	385.5	37	41.5	39	35	18	0	**45**	19.5	3	27	3	34	35	26	22.5
9	2	Lambiris, Mauricio	Ford	384.5	36.5	32	35.5	29.5	26	33	30.5	5.5	18	35	7	24	24	3	45
10	83	Ardusso, Facundo*	Torino	353.5	6	30.5	6	19	17	32.5	35.5	24.5	3	34	23.5	23	15	**42**	42
11	96	Benvenuti, Juan C.*	Torino	332.25	41	32.5	33.5	39	17	7.5	26.5	**45**	3	3	6.5	20.5	38.5	9	9.75
12	317	Rossi, Matías	Toyota	320	17	10	7	32	38	5	42	6	22	42	3	32.5	33.5	30	
13	68	Santero, Julián	Ford	306	35	32	33.5	4.5	29.5	6	30	15	16	28	19	26.5	5	17	9
14	157	De Benedictis, Juan B.*	Ford	299	**45**	12	5	31.5	22	31	19	31.5	7	15.5	18	18.5	22	3	18
15	5	Di Palma, Luis José	Ford	276	22	7	10	34	7	4.5	11	39	31	24.5	23.5	14	9	27.5	12
16	95	Landa, Marcos	Torino	270.75	5.5	3	16	6	10	7	24.5	19	34	30	3.5	21	25	8.5	57.75
17	23	Bonelli, Nicolás	Ford	267.25	22.5	27.5	26	6.5	26.5	25.5	2	27.5	2	2	10.5	10.5	28.5	13	36.75
18	87	Trucco, Juan Martín	Dodge	263.25	3.5	3	28.5	0	16	12	17.5	28	29	18	32.5	28	14	4	29.25
19	129	Trosset, Nicolás	Ford	261	10	25	3	10	17.5	12.5	14	11	25	29	21	14	27.5	34	7.5
20	25	Ebarlín, Juan José	Chevrolet	257.5	28	18.5	11.5	26.5	12.5	34.5	8	33.5	3	5	17	13	4.5	36	6
21	11	Ledesma, Christian	Chevrolet	247	10.5	20	2	4.5	42	3	20.5	44	12	5.5	28.5	16	5	2	31.5
22	4	Gianini, Juan Pablo	Ford	244.25	25	27	12	21.5	14	17	4.5	10	3	32.5	32	20	10	4.5	11.25
23	9	Agrelo, Marcelo	Dodge	243.5	15.5	8	33.5	0	9.5	1.5	30	12	3	11	5	31	35.5	18	30
24	53	Catalán Magni, Juan T.	Ford	239.5	3	3	13.5	5	2.5	28	13.5	0	3	20.5	11	27	21	42	46.5
25	20	Ciantini, Diego	Chevrolet	231.5	3	23.5	25	21	32	13	20.5	25.5	3	4.5	3	9.5	20	20.5	7.5
26	133	Aguirre, Valentín	Dodge	207.75	14	3.5	0	5	11	3	27	7.5	30	7.5	2	7	30	22	38.25
27	15	Mazzacane, Gastón*	Chevrolet	203.5	4.5	**45**	9	27.5	32.5	2	13	16	2	5	3	9	23.5	7	4.5
28	44	Della Motta, Facundo	Dodge	183.25	5	2	5	10	6.5	24.5	6	0	21	33	2	5	4	27	32.25
29	122	Jakos, Andrés	Toyota	167.5	8	2	4	2	4.5	15	16	16	37	9	21.5	5.5	1	6.5	19.5
30	229	Ponce de León, Gabriel	Ford	164	18	20.5	22.5	13.5	4	23.5	3.5	4.5	20	8	9	5.5	3.5	2	6
31	19	Moriatis, Emanuel	Ford	162.5	3	14	23	15	9.5	5	4	31	2	23.5	28		4.5		
32	31	Fontana, Norberto	Chevrolet	149.25	26	6	3	18	3	19.5	7	10.5	15	7	4		3	5.5	21.75
33	75	Alaux, Sergio	Chevrolet	142.5	22.5	3	2	13	8	21.5	3	3.5	27	2.5	4		12.5	20	
34	114	Ferrante, Gastón	Torino	137.75	3	15.5	4	3		28	10	3	2	17	10	6.5	3.5	0	32.25
35	38	Costanzo, Pablo	Torino	137.5	23.5	18.5	2	15.5	11	8	3	14	8	2	2	3.5	3	16	7.5
36	103	Ramos, Christian Iván	Torino	131.5	2	3	7	21	3	16		4.5	28	2	13	6	13.5	8	4.5
37	117	Spataro, Emiliano	Torino	119	0	10.5	16.5	2	3.5	3	2	3	2	4	26.5	3	8	11	24
38	177	Londero, Ayrton	Torino	106.5	3	7	19.5	5	25.5	2	3		3	3	5	11	3	3	13.5
39	161	Candela, Kevin	Ford	90.5	2	12.5	21.5	3	2		2	2	2	5	25.5	3.5	2	7.5	
40	99	Bruno, Juan Martín	Torino	89.5	4.5	3	5	6	3	3.5	11.5	2	2	10.5	3.5	3	11	6	15
41	77	Carinelli, Augusto	Dodge	89.25	13.5	3	2	8	2	2	3	9	6	2	9	3	3	6.5	17.25
42	79	Nolesi, Mathías	Ford	87.5	16	3	8	3.5		5	3	7		3	14	8	3	14	
43	72	Serrano, Martín	Chevrolet	74.75			3	11	2	4	5	6	3	6	10			10.5	14.25
44	101	Ugalde, Lionel	Torino	72.5	0		3	22	6		3			3	12.5			12.5	10.5
45	88	Ponte, Martín	Chevrolet	66	3	3	3	3	3	12.5	6	0	13	17.5	2				
46	116	Ruggiero, Alan	Ford	63.75	11.5	2.5	3	6	3	2	5						6	18	6.75
47	54	Cotignola, Nicolás	Torino	46	2	4		2		11	3	3	9	2	3		7		
48	111	Iribarne, Federico	Torino	34	3	0	0.5	2	3	3	2	3	2	13.5	2				
49	55	Mulet, Leandro	Dodge	33			2			2			11	3	3		2	10	
50	134	Jalaf, Matías	Ford	32	15	3							14						
51	115	De Carlo, Diego	Chevrolet	28	3	2	3		3				2	3	3		5	4	
52	408	Ortelli, Guillermo	Chevrolet	23.5				23.5											
53	47	Dose, Christian	Chevrolet	22	3	2	2	3		2			5	3				2	
54	123	Echevarría, Camilo	Chevrolet	2		2													

* Cantidad de triunfos. * En rojo, los clasificados a la Copa de Oro *En azul, los "tres del último minuto".

PRÓXIMA CARRERA

1ª FECHA - 2023

11 Y 12 DE FEBRERO

VIEDMA

AUTÓDROMO DE VIEDMA | 4.118 MTS.

COPA DE ORO

Pos.	Piloto	Bonus	#1	#2	#3	#4	#5	Ptos.
1°	Urcera, José Manuel	8	42	38	47	31.5	57	223.5
2°	Werner, Mariano	0	47	45	42	26.5	51	211.5
3°	Gini, Esteban	0	35	38.5	19.5	36.5	63	192.5
4°	Pernía, Leonel	8	31	19.5	32	30	67.5	188
5°	Castellano, Jonatan	0	34.5	33.5	30.5	21.5	50.25	170.25
6°	Canapino, Agustín	39	16.5	42	20	4.5	47.25	169.25
7°	Ardusso, Facundo	0	23.5	23	15	42	42	145.5
8°	Mangoni, Santiago	8	38.5	29.5	5.5	14	41.25	136.75
9°	Todino, Germán	8	3	34	35	26	22.5	128.5
10°	Lambiris, Mauricio	0	7	24	24	3	45	103
11°	Rossi, Matías	0	3	32.5	33.5	30	NC	99
12°	Benvenuti, Juan Cruz	8	6.5	20.5	38.5	9	9.75	92.25
13°	Di Palma, Luis José	0	23.5	14	9	27.5	12	86
14°	De Benedictis, Juan B.	0	18	18.5	22	3	18	79.5
15°	Santero, Julián	0	19	26.5	5	17	9	76.5

*En rojo, pilotos que ganaron durante el presente calendario (requisito para ser campeón).



LO QUE DEJÓ EL AÑO

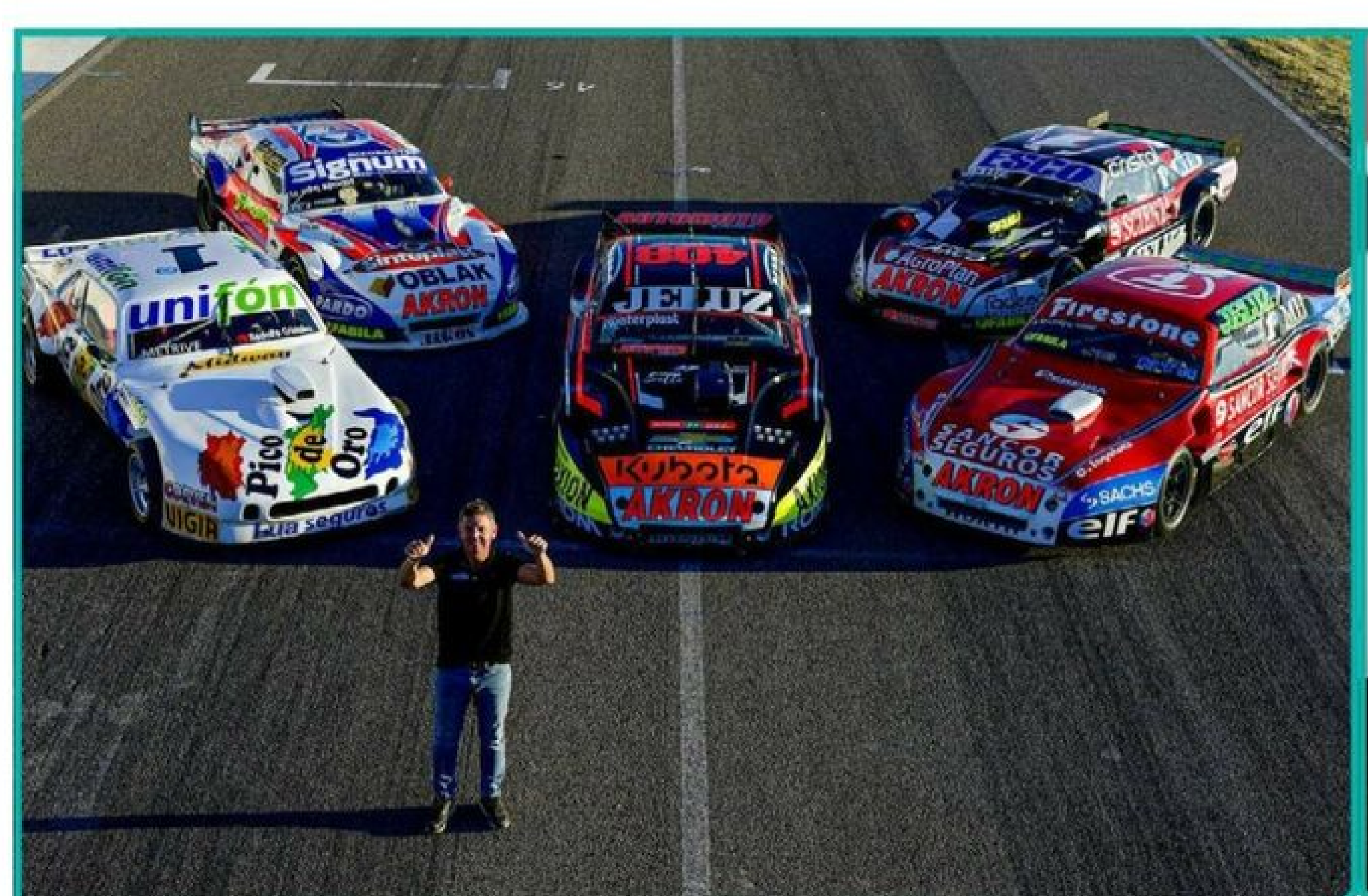


UN MAL MOMENTO PARA EL CAMPEÓN EN TOAY. En la primera serie de La Pampa, Marcelo Agrelo perdió el control del Torino al pisar abajo del piano, se cruzó y se llevó para afuera a su compañero de equipo en el Maquin Parts, José Manuel Urcera, cuyo Torino pegó contra el muro. El rionegrino fue atendido en el circuito (*"Posee una distención de ligamento de rodilla y un trauma en la clavícula"*, fue el primer diagnóstico de Rodolfo Balinotti, médico de la ACTC) y posteriormente se lo derivó a un sanatorio de Santa Rosa, donde se le realizaron estudios de tórax y abdomen. El rionegrino, recuperado físicamente, se presentó en Termas con un Dodge de la escuadra de Venado Tuerto, ganó su serie y fue 8° en la final, en tanto que en la siguiente de Rafaela terminó 19°. En Concordia estrenó Torino y llegó 4°, lo que presagiaba buenos augurios para el resto de la temporada.



CINCO PILOTOS SE RETIRARON DE LA ACTIVIDAD. En distintos momentos del año y por diferentes circunstancias, Martín Ponte, Mathías Nolesi, Emanuel Moriatis, Pablo Costanzo y Juan Martín Bruno anunciaron su despedida del TC. El entrerriano, quizás cansado de obtener malos resultados, aseguró, tras la carrera de San Nicolás, *"un punto y aparte"* en su trayectoria para *"disfrutar de su hijo y desintoxicarse un poco"* del deporte motor. Otro que puso un punto, y vaya a saber si fue aparte o final, fue el campeón 2009, quien daría un paso al costado para dirigir su equipo (Moriatis Competición) y el Turismo Nacional, y dejarle la butaca de su Ford al ascendido Otto Fritzler. Nolesi, en cambio, en la penúltima fecha y tras lograr la primera pole position en 267 competencias, dijo *"quizás esta sea mi última presentación"*, y así fue, porque en San Juan no se presentó. Y justamente en Villicum, Bruno y Costanzo anunciaron sus retiros; el de Saladillo *"para descansar"* de la actividad y el de Chascomús para emprender otros desafíos en el exterior del país.







EL "REY" CLAUDICÓ PARA CUMPLIR OTRAS FUNCIONES. En Villicum del 2021 había sido su retiro, pero en Toay, 4ª fecha de esta temporada, fue el tiempo de la despedida. Guillermo Ortelli, a bordo de un Chevrolet del JP Carrera, puso fin a una extensa y exitosa trayectoria deportiva, con 408 presencias en el TC, 32 triunfos y pole positions, 92 victorias en series, 98 podios y, nada más y nada menos, que siete títulos, todos con Chevrolet. Sin dudas fue el fin de la carrera deportiva de uno de los pilotos más admirados e idolatrados de la historia. Ya sin casco ni buzo, el saltense tomó las riendas deportivas del equipo como director deportivo.





UNA VELADA DE GALA PARA CELEBRAR LOS 85 AÑOS. El 1 de agosto, en el Teatro Colón, la categoría festejó un nuevo aniversario con una jornada que comenzó por las calles de Buenos Aires, con un desfile por la 9 de Julio, y continuó en la sala principal, con shows musicales de Soledad y Raúl Lavie, quien entonó las estrofas del Himno Nacional para los miles de invitados.

LO QUE DEJÓ EL AÑO



LOS JAPONESES TUVIERON UN BUEN ESTRENO. La primera temporada de los Toyota Camry del Toyota Gazoo Racing fue por demás positiva. Matías Rossi subió a tres podios (3° en San Luis y 2° en Concordia y Paraná), ganó dos series (las dos entrerrianas mencionadas) e ingresó a la Copa de Oro. *"Un objetivo que no cumplimos fue ganar, pero estoy muy conforme con nuestro primer año"*, indicó el "Misil". Andrés Jakos, por su parte, lideró unas vueltas en el "Desafío de las Estrellas", en San Juan, y finalmente culminó como escolta de Manu Urcera. En 2023, ambos pilotos continuarán con la escuadra y el desarrollo de sendos coches, al tiempo que otros equipos también podrán poner en pista sus propios Camry sin ser oficiales.



75

Triunfos contabiliza Carlos Alberto Laboritto en TC. El preparador, quien ya no continuaría metiendo mano en los multiválvulas, ganó por primera vez el 9 de marzo de 1980, en la Vuelta de Venado Tuerto, con Miguel Ángel Atauri (Dodge). Suma 37 con Chevrolet, 23 con Ford, 6 con Dodge y 9 con Torino, dos de ellos con Pernía (foto) en 2022.



CAMBIOS DE EQUIPOS EN PLENA TEMPORADA. Ocho pilotos fueron los que comenzaron el año con un equipo y finalizaron con otro. Los primeros fueron Valentín Aguirre y Gastón Ferrante. Antes de Rafaela, el arrecifeño dejó el DTA Racing para volver al JP Carrera y el de Castelar se desvinculó del Azar Motorsport para recalar en el LCA Racing. Luis José Di Palma disputó las seis primeras fechas con el Ford del Savino Sport y en Concordia se presentó con una unidad preparada por el DTA Racing. Federico Iribarne, por su parte, no solo dejó el JP Carrera después de siete pruebas (abandonó en seis) por el Sprint Racing sino que, también, cambió de Dodge a Torino para la última etapa del año. Otros que cambiaron de marcas y estructuras fueron Marcelo Agrelo, Facundo Ardusso y Diego Ciantini. El de Rada Tilly no continuó con el Torino del Maquin Parts y pasó al Dodge del Castellano Power Team; el de Las Parejas dejó el Chevrolet del LRD Performance y ascendió al Torino libre del conjunto de Venado Tuerto, mientras que el balcarceño se bajó del Dodge del Di Meglio Motorsport y se subió a la Chevy que quedó vacante en el equipo de Canning. Por último, Alan Ruggiero, después de idas y vueltas con el RUS Med Team, se fue de la escuadra de Arrecifes y manejó en las últimas carreras el Ford del Savino Sport.



1°

EL EMBRAGUE DE LOS CAMPEONES 2022





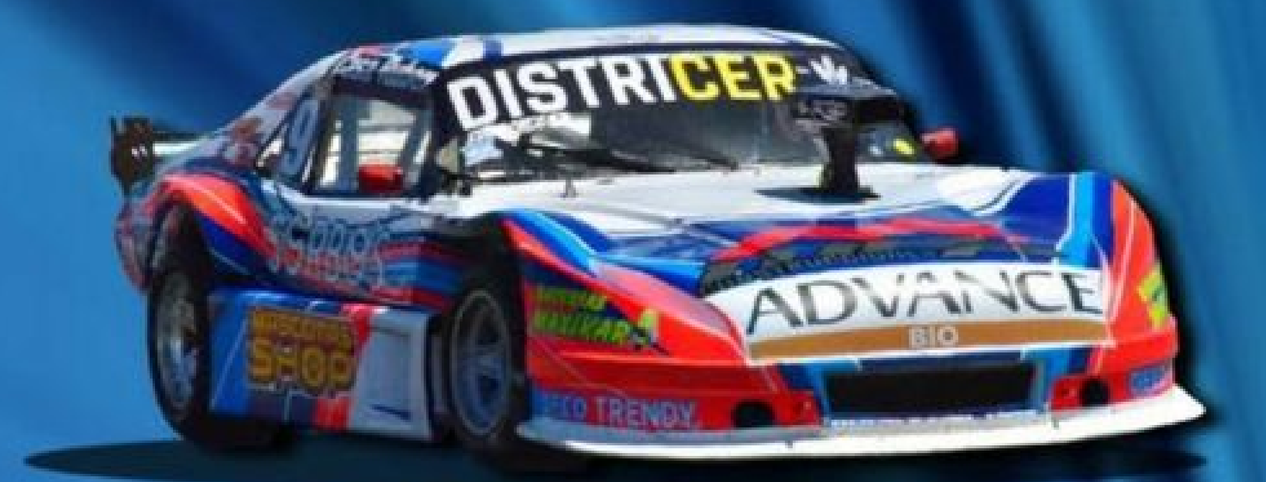
"GURÍ" MARTÍNEZ - TC PICK UP



RUDI BUNDZIAK - TC MOURAS



DANIEL NEFA - TURISMO 4000 ARGENTINO



EZEQUIEL GÓMEZ - PROCAR 4000 CLASE A



ROQUE CAGGIANO - TC REGIONAL GTA



IÑAKI GALLO - FÓRMULA 4 NUEVA GENERACIÓN



OTTO FRITZLER - TC PISTA



"NACHO" FAIN - TC PISTA MOURAS



LUCAS GRANJA - TOP RACE SERIES



RONI CAGGIANO - PROCAR 4000 CLASE B



FACUNDO ANTUNEZ - TC REGIONAL GTB



NICOLÁS SATRIANO - 1/4 DE MILLA CLASE 9

¡GRACIAS PILOTOS, MOTORISTAS Y EQUIPOS POR ELEGIR NUESTROS ELEMENTOS!

¡VAMOS POR MÁS TRIUNFOS EN 2023!

OTTO FRITZLER
CAMPEÓN 2022

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH Y ACTC

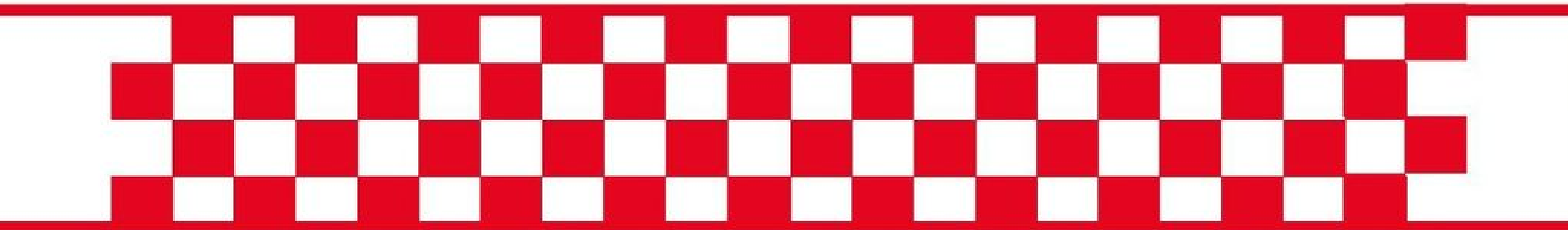


"VOY A DISFRUTAR MI PRIMER AÑO EN TC"

El piloto de San Miguel nos recibió en su casa y compartió la alegría por el inminente debut, los pasos que lo trajeron hasta acá y los sueños que espera concretar de aquí en adelante.

Su padre corrió en categorías zonales, T4000, Supercar y unas pocas carreras en los albores del TC Pista. Luego lideró un equipo de competición y todavía es recordado en el ambiente del Procar 4000, por donde también tuvo su paso. Un antecedente que influyó claramente en los deseos de Otto: *"Arranqué con mi papá preguntándome si quería ir a probar un karting. Fue a instancias de Darío Guevara, que le dijo: '¿Por qué no lo llevás a un kartódromo?' Yo tenía cinco años y acepté de la misma manera que si me hubiese invitado a jugar tenis. Mi mamá no quería saber nada y me llevó a escondidas. Fuimos a la escuelita de karting de Tardito. La primera vez me bajé llorando. Al rato le dije que quería volver a intentar y cada vez me bajaba mejor, con menos susto. Según me contó, a los días de haber hecho esa experiencia, le pregunté cuándo volvíamos a repetirla. Me gustó y ahí arrancamos".*

Sus padres lo acompañaron en todo. Y hasta hace poco iban a todas las carreras en familia







Este año lo veremos en el mismo Ford de 2022 con algunas reformas, hasta que den los tiempos para construir o conseguir un Torino para cumplir con la exigencia del reglamento.

(que completan dos hermanas de 22 y 11 años). *"Mi mamá, últimamente, un poco menos porque trabaja en una inmobiliaria. Se dificulta porque tenemos que irnos los jueves y es mucho tiempo para dejar sus obligaciones. Mi papá tiene una panadería y desde que empecé a correr tampoco dejó de acompañarme. De todos los fines de semana que corrí, no faltó a una sola carrera. Lo tengo tatuado, ja, ja, ja"*, se ríe, antes de seguir con la historia: *"Íbamos a probar todos los lunes porque en ese entonces la panadería estaba cerrada o abría mediodía. A los seis años iba más seguido y cuando tenía siete y ocho, todos los lunes. A los nueve debuté en mi primera carrera"*.

Otto Fritzler cumplió 19 años. Terminó el secundario en 2021 y no continuó estudiando en 2022, para dedicarse de lleno al automovilismo y atender los viajes, al periodismo y las relaciones con sus auspiciantes. También se encarga de todos los gastos concernientes al equipo. En la práctica maneja sus publicidades. También la presencia en presentaciones y promociones de los productos que representan le lleva tiempo. *"Con esto también le alivié un poco el trabajo a mi papá. Ya no viene tan seguido a las reuniones con sponsors porque me desenvuelvo solo. Antes iba con él. Toda la vida me acompañó. Con toda esta responsabilidad no dan los tiempos para estudiar. Sí voy a trabajar a la panadería, cubriendo los francos o cuando necesita una ayuda extra, como feriados y en las fiestas de fin de año"*.

SUS DISTRACCIONES Y LAS AMISTADES

-¿Cómo es tu relación con amigos?
-Ellos me acompañan en mi profesión. Fueron a Paraná, San Luis, San Nicolás y Villicum. Y en las últimas se engancharon como locos. Les gustó cuando empezó la Copa de Plata. Comenzaron a sacar todas las cuentas y estaban más nerviosos que yo. En San Juan mandaban mensajes al grupo sobre cómo tenía que terminar si Facundo Chapur o Jeremías Olmedo ganaban... cosas así. Se bajaron el reglamento de la página de la ACTC y me reí porque ni yo había hecho tantas cuentas. Hay que ir a correr y que te vaya bien. En el momento de largar la final se ve cuánto hay que arriesgar. *"Quédense tranquilos con todas las cuentas que hacen. Hay que andar fuerte y listo. Si te explota el motor faltando tres vueltas, te volvés a casa sin nada"*, les decía.
"También me gusta mucho el fútbol. Pasamos momentos inolvidables con los partidos de la Selección. Sufrí mucho el partido contra Holanda. Lo vimos en el Villicum y no podía más. La final contra Francia también la sufrí mucho, casi me muero. Soy hincha de Boca y es tanta la pasión que me pasa lo mismo o más que con la Selección. Voy a la cancha casi siempre que puedo", ilustra.

-Varias veces consideraste que el 2021 no fue bueno. ¿Qué cambió para que en 2022 lograras el título de TC Pista?
-Faltó que se redondearon algunas cosas que no se dieron. De mi parte por falta de experiencia y otros detalles que pulimos para lograr el campeonato pasado. Habíamos terminado mal en base a rendimiento, no en regularidad. Anduvimos lentos por confusiones mías o de apurarnos a tocar el auto cuando estábamos a tres o cuatro décimas de la punta. Entonces nos íbamos más para atrás. Cuestiones que en 2022, entendiéndonos más con el ingeniero de pista y el motorista, no pasaron.

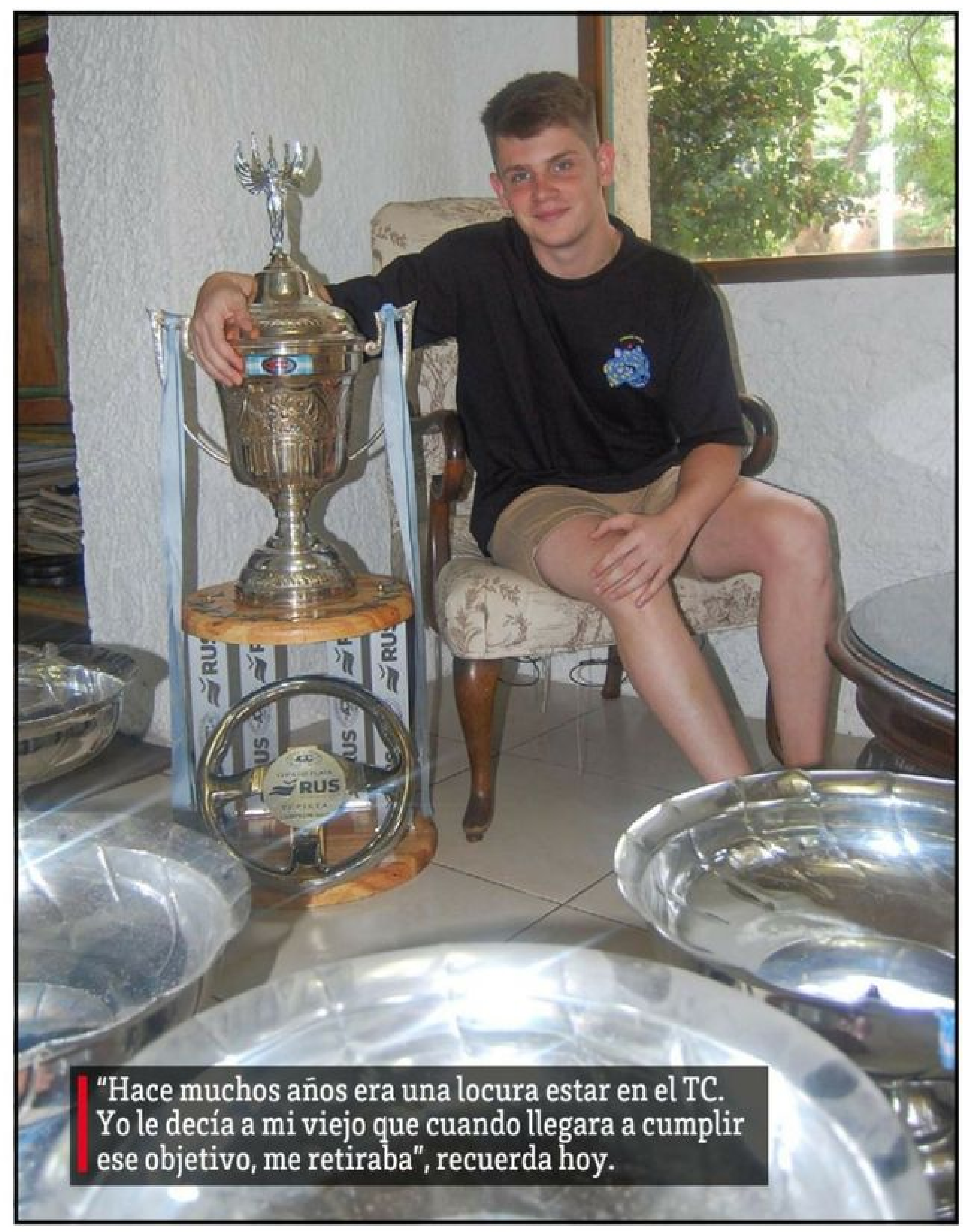
-¿Qué aspecto te preocupó más durante la temporada?
-Calmar un poco la cabeza.

-¿Y la lucha con tus compañeros de equipo?
-Internamente les querés ganar porque sabés que cuentan con el mismo material: comparás la data, la puesta a punto y es entendible que si alguno te ganó, es porque fue más rápido. Lo único que podía cambiar era el motor, ya que los tres pilotos del equipo teníamos diferentes motoristas, pero de todos modos eso también es verificable en la lectura de la data.



Fritzler se calzó la corona y festeja al lado de su padre, con la botella en lo alto, junto al resto de los integrantes del equipo Moriatis Competición.


Durante la producción fotográfica, los vecinos se detenían a saludarlo y felicitarlo por el título obtenido en el TC Pista.


"Hace muchos años era una locura estar en el TC. Yo le decía a mi viejo que cuando llegara a cumplir ese objetivo, me retiraba", recuerda hoy.

-¿Y cómo fue la competencia entre ustedes?

-Al compañero de equipo es al primero que le querés que ganar. Pero por lo demás, somos de la misma edad, jóvenes y nos llevamos muy bien abajo del auto. En algunos de los fines de semana nos encontramos para salir a tomar algo. Nos llevamos muy bien. Jere (Olmedo) y Gaby (Gandulia) me invitaron a sus cumpleaños y de hecho nos conocemos desde el karting, por lo que compartimos el automovilismo desde hace algunos años. Esto es lo que nos permite llevarnos bien dentro del equipo. La competitividad está en el momento que nos subimos al auto. Ahí te das cuenta que cuando uno gana, el otro aparece con una cara seria. Pero es como hasta gracioso. Es como si pensaras internamente, *"En la otra me ganaste vos y en esta te gané yo"*. Voy a que es una competencia sana. Inclusive nos ayudamos. No me olvido de la primera fecha en TC Mouras: viví una situación como un golpe. Yo me decía, *"Es tu segundo año, es muy importante, hay que empezar a andar bien"*. Y vino Jeremías, hizo la pole y yo clasifiqué 11°. *"Uh -dije-, a partir de ahora me va a ganar todo el año"*. De hecho, en el entrenamiento estaba mejor que él y le había sugerido cómo hacer un par de curvas. Le daba consejos de compañero y buena onda. *"No le enseño más, aprendió rápido"*, me dije, ja, ja, ja. Después, en la fecha posterior fue al revés, gané la carrera, y a la siguiente anduve bien de nuevo. Por suerte logré resultados que fueron para afianzar y recuperar la confianza en mí.

-¿ Y la pelea por el campeonato?

-Fue bravo. Luchamos con Santiago Álvarez y Chapur. ¡Es bravísimo Facu! Tal vez no haya tenido el mejor conjunto. Hubo fechas que tuvo el auto a batir, pero no fue tan regular. Es terrible. Vos te encontrás con Chapur y, aunque no tenga el mejor auto, lo tenés como referente, a la par de un Agustín Canapino, Matías Rossi o Mariano Werner. Llegó a correr contra "Pechito" López. Por ejemplo, me acuerdo que cuando era chico lo veía andar en STC2000, en el callejero, peleando mano a mano con ellos; o en el TN, raspándose chapa a chapa con los mejores. Fue buena la confrontación, para mí está un paso arriba de nosotros. Demostró que el nivel de TC Pista es muy bueno y el resto manejamos a tono.

LA ILUSIÓN DEL TC

-¿Con qué experiencia vas a debutar en TC?

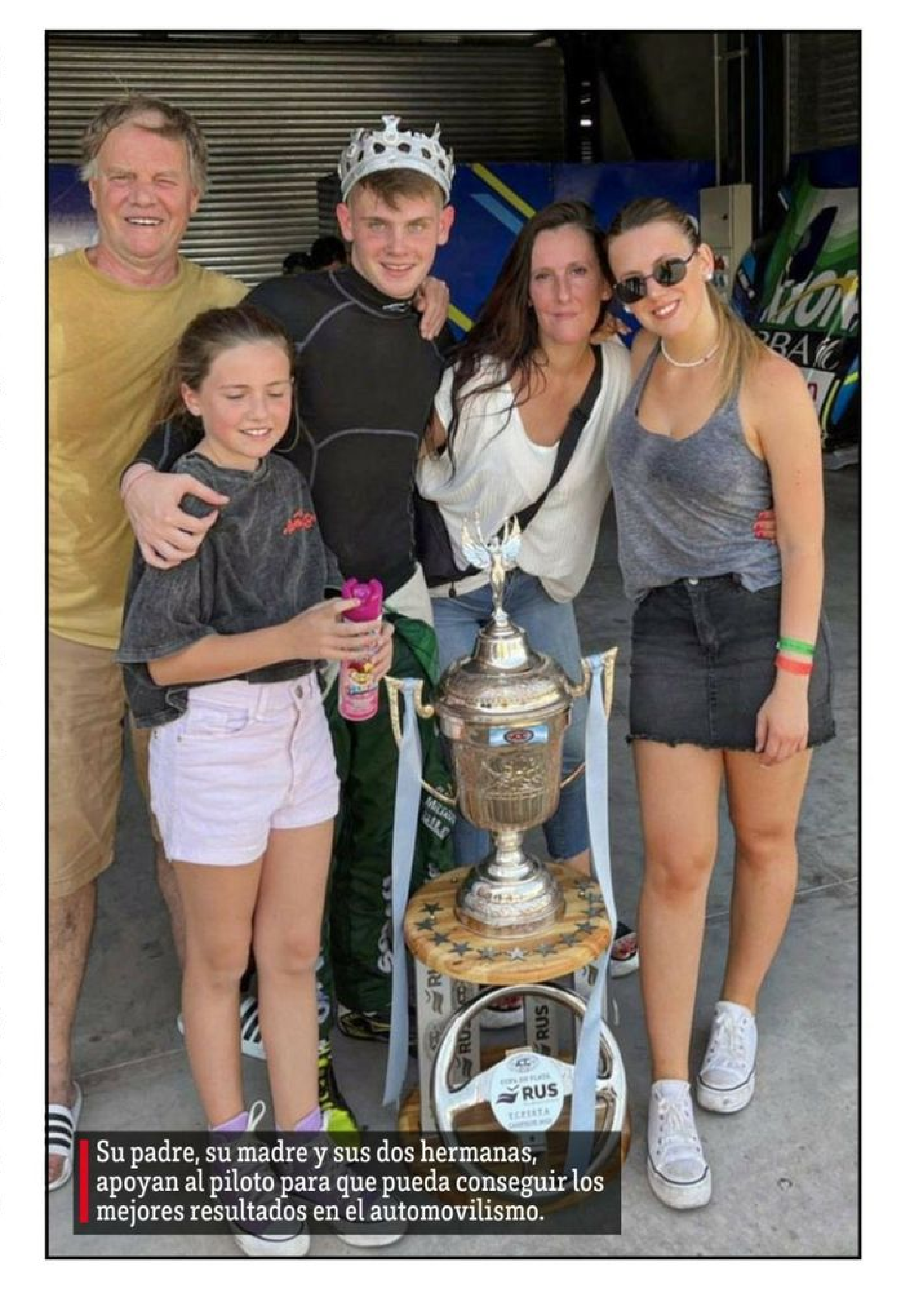
-La primera impresión fuerte fue cuando me agregaron al chat de los pilotos. Ver mi nombre junto a los contactos de todo el grupo me resultó fuerte: no sé, Canapino, Facundo Ardusso, Christian Ledesma, Norberto Fontana... Me parece increíble que voy a correr al lado de tremendos pilotos. Todavía no caigo que estaré en la grilla con esos nombres. Tal vez lo entienda un poco más en la primera reunión de pilotos.

-¿Estás confiado de poder tener una buena actuación?

-Sí. Me deja tranquilo que estos dos años en TC Pista me ayudaron a superarme, a alimentar ese espíritu competitivo de saber que estoy corriendo contra grandes pilotos. También ante estructuras como el JP Carrera, el Coiro Dole Racing... A eso le sumo el valor de compañeros que me exigen todo el fin de semana, hasta la última vuelta. Nunca pude relajarme ni quedarme dormido porque me ganaban. Toda esa experiencia me ayudó para mantenerme en un nivel de exigencia muy alto.

-¿Tenés referentes?

-Tuve. Mi viejo es hincha de Ford y en ese momento seguía al "Gurí" Martínez. Me contagió ese fanatismo y con el tiempo sucedió algo increíble: nos cruzamos en la categoría y me llevo bien con su hijo Agustín. Estuve en Paraná con ellos. A Omar lo veo siempre, lo saludo y es normal. Tengo una remera con su imagen de cuando tenía cuatro años e iba a "La 4" como un hincha más, en carpa. Después, cuando me metí de lleno, perdí un poco eso, porque empezás a ver a los grandes pilotos más seguido y a soñar de correr con ellos, a querer ganarles. Hace cinco años los tenía idealizados, me parecían inalcanzables, les podía pedir una foto o un autógrafo a Werner o Canapino. Pero ahora no me pasa, este año les voy a querer ganar.



Su padre, su madre y sus dos hermanas, apoyan al piloto para que pueda conseguir los mejores resultados en el automovilismo.

-¿Seguís alguna rutina física especial?

-Juego al fútbol con mucho cuidado y en los meses de la Copa no jugué ningún partido, porque por más que me tratan muy bien, me puedo trastabillar. Sí salgo a correr casi todos los días a la tarde. Voy al gimnasio todo el tiempo que puedo, salvo en aquellos días que viajo a las carreras. Con las comidas no tengo una dieta estricta, pero no me mato, me cuido mucho con las frituras y casi ni tomo alcohol.


Otto cuenta con el aliento de sus amigos en los autódromos y también se juntan para disfrutar otra de sus pasiones: los partidos de Boca Juniors.

-¿Qué esperás de esta temporada?

-En líneas generales espero disfrutar el año. Si sueño muy arriba, me ilusiono con hacer historia, me imagino que con laburo podemos hacer un podio, tal vez ganar una carrera o entrar al Play Off. Pero con los pies un poco en la tierra, y si la economía acompaña, siento que voy a tener varios años en TC y, como el primero es especial, voy a disfrutarlo con el profesionalismo que requiere.

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

PROFETA EN SU TIERRA

Bundziak es el primer misionero campeón en una categoría de la ACTC, logró el merecido reconocimiento de sus coterráneos y el pasaje al Turismo Carretera 2024, previo paso por el TC Pista en la próxima temporada.

Desde hace varias décadas el Turismo Carretera viene hilvanando una red de acciones y decisiones con bases sólidas en todos los puntos del país. Y ahora profundiza en esa línea con el campeonato de Rudi Bundziak, piloto del Coiro Dole Racing, conjunto que además logró repetir el meritorio resultado que había logrado el año pasado con Marcos Quijada (antes con Dodge, ahora con Chevrolet).

Bundziak alcanzó el objetivo el día previo a la última carrera del año. Le alcanzó el quinto puesto conseguido en la primera serie porque en la segunda batería, Jerónimo Teti (Torino), su rival por el campeonato, no logró cosechar los puntos mínimos que mantuvieran sus chances. *"Logramos ganar el título antes de largar la final y lo importante es que pudimos disfrutarlo durante buena parte del fin de semana con el equipo, sobre todo por el sacrificio que hemos hecho"*, señaló el piloto oriundo de Puerto Iguazú.

Antes de largar la final, Bundziak le había sacado 60.25 puntos de diferencia a Teti, cuando quedaban 60 en juego. En la final, y con la tranquilidad de haber cumplido el objetivo, Rudi largó noveno y fue avanzando posiciones hasta llegar en la sexta posición, cerrando de esta forma un año excepcional.

–¿Qué balance podés trazar del camino que los



Compitiendo en Posadas, frente a su público. Rudi se impuso en la 4°, 9° y 12° fechas con este Chevrolet del Coiro Dole Racing, mismo auto con el que debutará en TC Pista.



El título desató mucho orgullo, alegría y emoción en sus padres.

condujo a este excelente resultado?

–En la etapa de Play Off, donde fuimos los más regulares, nos abocamos con todo a trabajar en los detalles para mantener el buen funcionamiento que habíamos mostrado hasta esta instancia. La idea principal desde principio de año era ser rápido durante la Etapa Regular para sumar la mayor cantidad de puntos y arrancar las carreras finales con un piso firme.

–¿Arrancaste la Copa de Oro pensando en el título?

–Por supuesto, en el sueño de ese inicio estaba llegar a la última competencia con un poco de ventaja por una situación lógica: la última fecha estaba programada en el Autódromo de San Juan y estábamos pendientes de que a la Chevy le costaba un poco más encontrar su óptimo rendimiento allí, con mucho calor. Sentí la presión por la definición, de querer ir hacia adelante. No necesitaba sumar tanto, con solo poner el auto en la pista de la final ya era campeón, sin embargo estuve ansioso hasta que el objetivo no estuvo asegurado.

–¿Qué opinas de la suerte, existe para vos?

–Sí, sin dudas. Muchas veces viene de la mano de una

“NO ME ALCANZAN LAS PALABRAS DE AGRADECIMIENTO PARA TODOS LOS QUE FUERON PARTE DE ESTE TÍTULO, HACIENDO FUERZA Y APOYANDO SIEMPRE. ESTE CAMPEONATO TAMBIÉN ES DE USTEDES”.



Bundziak con sus afectos más cercanos y orgullo de los misioneros: es el primer piloto de la provincia que alcanzó un campeonato en una de las categorías de la ACTC.

los recursos que requiere un emprendimiento. Pero trabajamos mucho por esto. Esa suerte no derivó de una buena racha, sino que hubo mucho tiempo de trabajo y dedicación al auto de carrera. Detrás de esto hay mucha capacidad del equipo, del área de ingeniería, que nos ayudó mucho. Y después está el trabajo personal. He hecho mucho sacrificio y dejado de lado otras cuestiones para prepararme y estar a la altura de poder competir por este título.

seguidilla de malos resultados y por más que uno ponga esmero hay situaciones ajenas que no se pueden controlar. Pero no la veo como una situación de decir *"Qué suerte tuviste con tal acción"* sino como la instancia posterior a un trabajo constante. No lo adjudico a lo que normalmente se dice *"Estás de buena racha"*, sino que detrás de un éxito hay un gran trabajo detrás.

Empezó a correr con el Dole este año y, después del título, no hay demasiados motivos para interrumpir el exitoso derrotero: "Ganamos el campeonato y estamos casi dentro del TC. Es un logro importante y veremos cómo evoluciona todo, pero estamos encaminados a que el año próximo vamos a correr en TC Pista. Avanzamos en esta tarea y la idea es hacerlo con el mismo equipo, el mismo auto y el mismo motorista (el "Chino" Martínez)", señala el campeón, que en 2021 había obtenido el pase al mando de un Ford del Quilmes Plas Racing pero optó por continuar un año más en el "Mouras".

EL TRABAJO DETRÁS DE UN OBJETIVO

-Para aquellos observadores externos que suponen que el título -ganado un sábado- fue sencillo de lograr, ¿qué le responderías?

-A ver, fácil no fue. Puede ser que al verse de afuera y hacer notar los puntos de ventaja con los que llegamos a la definición lleve un poco de confusión a la situación. Pero muchos no ven el trabajo que hay detrás de todo esto y la atención que insumió ese esfuerzo durante el año. Uno ve los resultados y puede pensar que resultó sencillo. Y está bien ¿eh?, no lo juzgo, entiendo que no es fácil conocer y ponerse en el lugar de cada uno de los integrantes del equipo y de

-¿El resultado final fue directamente proporcional a todo lo invertido por vos y el equipo?

-Por supuesto. El trabajo hecho fue el correcto, porque eso nos permitió ganar el campeonato. Tal vez un poco de antemano porque, como decías, lo logramos después de correr las series, pero es el trabajo que le hemos brindado. Fue una buena actuación la que llevamos adelante durante la Copa de Oro. Hemos funcionado bien, pudimos terminar las carreras en buenas posiciones y sin cometer errores. Logré estar a salvo de varios entreveros y accidentes, algo que nos había pasado en la Etapa Regular, donde en una oportunidad me pegaron cuando venía en segunda colocación. En otras, hemos roto el motor o nos vimos perjudicados por distintas circunstancias que nos privaron de sumar los puntos que merecíamos. En la etapa final fue diferente: en las primeras cuatro fechas hicimos podio y en la última estuvimos un poquito más complicados: pero ojo, trabajamos para eso, para lograr los objetivos que nos habíamos propuesto.

El jueves 15 de diciembre fue uno de los protagonistas en la tradicional premiación anual del diario Primera Edición, junto a otros deportistas con actuaciones destacadas en distintos disciplinas, acto en el que fue distinguido como ganador de la terna de automovilismo y con uno de los premios de oro entregados en la relevante Fiesta del Deporte Misionero 2022.

Las repercusiones estuvieron a la altura del significativo resultado. Poco antes, en Puerto Iguazú, había sido recibido por una caravana de autos y con todos los honores. *"Fue algo muy lindo, me*

puso muy contento la recepción, salió todo redondo. Ahora hay que disfrutar estos días, tomarnos un pequeño descanso y a meter la cabeza de nuevo en organizar el 2023, ya que nos espera con mucha actividad", concluye.



Con su motorista, el "Chino" Martínez, con el atuendo interior que comenzó a usar, en juego con el buzo, hace pocos meses en honor a su título de Abogado.

NÚMEROS DE CAMPEÓN

Bundziak debutó directamente en TC Mouras en septiembre de 2020 en San Nicolás con un Forf del Quilmes Plas Racing. Disputó 38 carreras, logró 4 victorias en finales (3 durante la presente temporada), 6 en series (5 en 2022), 5 poles (todas en esta temporada) y 11 podios (8 en este 2022). En la Copa de Oro sumó 253,5 puntos y aventajó por 48,25 a Jerónimo Teti. En la tabla general del campeonato, Rudi sumó 565 puntos y le sacó 49,75 puntos a Teti.


La importancia del campeonato quedó de manifiesto en su localidad con la iniciativa del intendente local, Claudio Raúl Filippa, tras ser distinguido como Embajador Deportivo de Puerto Iguazú.

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH



FESTEJO RÉCORD

Tras disfrutar la obtención del título 2022 (con siete triunfos incluidos), su egreso de la escuela secundaria y unas cortas vacaciones, el piloto santafesino se alista para lo que será el próximo debut en el TC Mouras.

Su sueño de competir en una categoría nacional estuvo siempre, pero hasta que no se sentó en la butaca y salió a disputar su primera competencia de 2022 en autos con techo, no elevó demasiado sus expectativas. Once meses después, con la satisfacción de haber colmado con suficiencia aquella perspectiva, mantiene la misma tesitura frente al nuevo desafío. *"Se está trabajando para lo que será el TC Mouras"*, apunta Ignacio Fain con tono reflexivo. *"Tenemos el potencial para pelear. Se están haciendo reformas en el auto para dar un salto de calidad. El motor va a tener un poco más de potencia y la relación de diferencial será libre. Habrá que ver cómo nos adaptamos pero estoy confiado porque continuamos con el grupo humano del mismo equipo. Pensamos ir con todo a Concepción para ser protagonistas de entrada"*, completa.

Lo toma como un nuevo comienzo, como una nueva etapa de aprendizaje. *"Tuve unos días de descanso a principios de diciembre y arranqué a entrenar antes del viaje de egresados. Así que estoy entusiasmado de nuevo. Estoy contento de poder seguir integrando el equipo de Ramiro Galarza. Hay material para dar pelea. El auto se desarmó por completo durante el*



receso y llegaremos a la primera carrera muy ajustados con el tiempo. Pensábamos hacer una prueba antes del arranque del torneo pero lo descartamos, así que iremos directamente a probar el jueves previo a la primera fecha de Concepción. Si se puede dar pelea de entrada, lo vamos a hacer", comenta.

También existe la chance de sumarse a otra categoría de nivel nacional, pero no hay nada concreto: *"Analizamos la cuestión presupuestaria y estoy muy agradecido a todos los que abrieron contactos y hacen que estas negociaciones sean posibles"*, reconoció.





El recibimiento en Villa Minetti, donde reside, al norte de la provincia de Santa Fe. "Me emocioné con la caravana que me esperaba en la entrada", admitió.



Fain, dueño de la pista... En la temporada 2023 seguirá con la Dodge del Galarza Racing. Y por su condición de campeón, tiene el pase asegurado al TC Pista en 2024.

EL CAMINO A LA CONSAGRACIÓN

–¿Cuáles fueron tus primeras sensaciones en las horas siguientes al título?

–Sentí muchas alegrías juntas. Hicimos un año increíble y si salíamos subcampeones estaría de igual agradecido con todo el equipo y la gente que me acompañó. Fue un sueño porque no pensaba que el año iba a terminar así. Al principio costaba un poco llegar a la performance de punta.

–¿Estás dando a entender que no pensabas en el título?

–Es que iba a ser un año de adaptación, de conocer los circuitos, los pilotos... Por eso digo que es un título impensado, pero nos adaptamos rápido y empezamos a mostrar el buen potencial después de las carreras iniciales.

Faín comenzó la carrera decisiva con 10 puntos de ventaja sobre Lucio Calvani, con quien comparte equipo: *"A él se le complicó en la serie, de lo contrario la final hubiera sido más peleada. De todas formas, es un triunfo del equipo"*, dice.

–¿En qué momento de la temporada sentiste que se abrió el camino hacia la corona?

–El equipo y yo hicimos un click luego de la fecha en Posadas. En esa fecha sufrí un despiste y cambió el rumbo del campeonato, porque no pude



El campeón se despidió de la especialidad con un triunfo en San Nicolás, tras haber vencido en otras tres fechas de las cinco que abarcó el Play Off, y concluido segundo en la restante.

FAIN FUE EL MEJOR DEBUTANTE DE LA TEMPORADA Y A LOS 17 AÑOS SE CONVIRTIÓ EN EL MÁS JOVEN EN GANAR UN CAMPEONATO DE TCPM. ADEMÁS, CON 7 TRIUNFOS, ES EL PILOTO MÁS GANADOR EN LA HISTORIA DE LA DIVISIONAL.



"Nano" y Marcelo Silva, en el camino de su padre (Jorge Silva, preparador campeón 2003 de TC con "Tito" Bessone"), continuarán suministrando los motores Cherokee a Fain.

ganar la Etapa Regular y entré a la Copa de Plata con pocos puntos. Fue un golpe bajo en la temporada. Tenía presión y tal vez no manejé como debía hacerlo. Pero si bien sufrí por esos errores, al final nos terminaron haciendo más fuertes. Dimos vuelta la página y nos motivamos mucho. Fue una locura. Pudimos revertir una situación límite y ganar cuatro de las últimas cinco carreras, mientras que en la restante culminé segundo.

Fain llegó a la categoría después de correr en karting y la Fórmula Santafesina. Iba a participar con el equipo de Agustín Canapino pero el proyecto se cayó a poco de arrancar el campeonato y recaló en el equipo de Ramiro Galarza, que contaba con una Dodge libre. Tuvo que esmerarse para adaptarse a un esquema diferente de conducción, al encierro entre los caños de la jaula protectora, el peso del auto y la dirección, la temperatura elevada en el cockpit y la duración de las carreras. Fue un crecimiento como persona y piloto. *"Trabajé con varios ingenieros, con los hermanos Agustín y Matías Canapino, con los mecánicos del equipo, el chasista, el motorista... Se utiliza mucha telemetría y cámaras. Se aprende mucho. Es fundamental para los pilotos saber qué hace el auto para obtener el mejor rendimiento, de ahí que también me interiorizo de la parte mecánica, para saber cómo funcionan los elementos"*, señala.



Arriba, junto a su madre y, abajo, en compañía del padre, guía en su campaña y todavía activo en los zonales santafesinos.

"Nacho" se convirtió en el piloto más ganador en la historia del TC Pista Mouras, con siete triunfos. También se erigió como el campeón más joven de esta categoría, batiendo la marca que había dejado Gaspar Chansard en 2021, que se había coronado con 18 años. *"Cada vez hay chicos que empiezan a más temprana edad y esa tendencia seguirá acentuándose. ¿Los récords? No siento nada en particular, están hechos para romperse"*, concede con naturalidad y la filosofía que siente por los que batió, a los que ya observa con los ojos puestos en el futuro.



CAMPEÓN 2022
OMAR MARTÍNEZ

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

INSTANTE SUPREMO

El "Gurí" sigue haciendo historia en el automovilismo: de la mano de sus hijos, el hermano y todo su equipo, se quedó por primera vez con el título de las camionetas.



La emoción en su máxima expresión dibujada en los rostros de Agustín, el "Gurí", Paula y "Michin", uno de los colaboradores del equipo.

"EL AÑO PASADO AGUSTÍN Y AYRTON LONDERO ME EMPUJARON A SEGUIR PORQUE QUERÍAN COMPARTIR LA PISTA CONMIGO. SENTÍ UNA INYECCIÓN REVITALIZANTE DE JUVENTUD".

Sin dudas es uno de los pilotos más importantes del país, dueño de una trayectoria que empezó a nivel nacional a fines de los ochenta, cuando comenzó a correr en la Fórmula Renault. Un tiempo en el que el gran periodista de la revista Corsa, Carlos "el Negro" Neira, lo bautizó con el apodo "Gurí", tras observar detenidamente a ese muchachito tímido que venía del interior entrerriano y trabajaba como mecánico en el mismo taller de competición donde armaba su auto. Hoy, Omar "Gurí" Martínez es padre, creó hace 21 años un equipo de carreras y da trabajo a varias personas en sus instalaciones de Paraná.

Sus hijos, Paula y Agustín, vibraron al compás de los motores antes de que abrieran los ojos a esta vida. Les transmitió la pasión con el ejemplo porque hasta en su hogar es de pocas palabras. Ellos están muy involucrados en el equipo: *"En la última carrera salí a girar y quedé a 1s8/10 de la punta. No pude hacer nada. El tiempo de entrenamiento fue muy corto, mientras Agustín, el mismo 'Juampi' (Gianini) y todos los que hacía 20 días habían ido a correr al circuito de San Nicolás con el TC, estaban adelante apenas salieron a pista. ¡¿Todos, eh?! Después, mirando las cámaras y los datos, decidí salir a clasificar atrás de Agustín para saber por dónde transitar algunos sectores. Y bueno, él le ganó la pole por cuatro milésimas a Diego De Carlo y yo quedé cuarto"*, recuerda con entusiasmo.



Agustín llegó 4° y Omar 5°, finalmente campeón por 2,5 puntos sobre su hijo: "Lo mejor es que el título haya quedado para el equipo. Estaban los dos en condiciones de ser campeón", dijo Paula en boxes.



Marcos Di Palma limó hace tiempo antiguas asperezas con el "Gurí" y no quiso perderse la definición. Además, dejó una frase de su estilo: "En TC fue mejor piloto que mi ídolo, Guillermo Ortelli".

AGUSTÍN EN TC PICK UP

Fue el mejor debutante 2022 de la especialidad: logró un triunfo, una pole, llegó al podio en cuatro competencias, terminó tercero en las posiciones del campeonato general y segundo en la Copa Shell.

EN EQUIPO

Así, el "Gurí", o el "Supremo", como también lo llama la gente, dio un nuevo gran golpe en la mesa automovilística adjudicándose la cuarta edición del Campeonato Argentino de TC Pick Up con una Ford Ranger. *"Mis hijos nacieron en medio de este ambiente, de esta actividad. Y últimamente, a la par de ellos, el equipo fue creciendo en consistencia. Con Agustín adaptándose muy bien a la pista y Paula con la radio desde los boxes. Son ellos los que tal vez, sin querer, en los últimos tiempos generaron la fuerza extra que me sostiene. Soy un agradecido a Dios por dejarme disfrutar y compartir esta actividad junto a mi familia"*, concede. No cabe duda de que, si el entrerriano es el arquitecto de su brillante campeonato, Agustín y Paula fueron los que aportaron los detalles de esa construcción.

ALGO IMPENSADO

Pasaron varias horas antes de que Martínez Senior calibrara la verdadera dimensión de su conquista. Empezó a tomar conciencia ni bien avanzaba la semana, después del inolvidable 4 de diciembre. *"Me siento muy feliz porque ganar el campeonato no estaba en mis planes. Bah, sí, pero era algo impensado por la manera en que se venía planteando. Cuando arrancamos la temporada no estábamos a la altura. Hasta la quinta o sexta fecha Mariano Werner, 'Juampi' Gianini, Andrés Jakos... habían acaparado los mejores resultados. Pero nos mantuvimos, seguimos trabajando y pegamos un salto cuando comenzó la Copa Shell. En esa etapa, las dos camionetas del equipo funcionaron muy bien. Llegaron los triunfos de Agustín en la fecha de Río Cuarto y el mío en la competencia de Neuquén. Así nos vimos de pronto de cara a la competencia decisiva, con las chances de pelear el título hasta el último metro de carrera. Pero aún así me resultaba inverosímil. La posibilidad era clara, aunque la veía tan lejos que a los pocos días de lograr el campeonato, con la definición todavía fresca en la cabeza, me seguía pareciendo increíble. Era un sueño. Lo imaginaba pero no lo veía plasmado en la realidad"*, recuerda.

REAPARECIÓ EL "GURÍ"

Con este noveno título de su cosecha nacional, la gente –su gente– revivió aquellos campeonatos de TC en 2004 y 2015. Los más memoriosos salieron a recordar los de los '90: uno de Top Race (los otros fueron en 2000 y 2006), uno de TC 2000 y, previamente, los dos consecutivos de Fórmula Renault. También aquellos cuatro subcampeonatos de TC que enfiló de 1999 a 2002 y otros cinco 2° puestos en las siguientes especialidades: dos en TC2000, uno en Top Race, uno en Fórmula Renault y otro en Fórmula 3 Sudamericana. *"Veo que la gente a mi alrededor está contenta y eso me pone feliz. No fue un trámite sencillo ganar el campeonato. No la pasé bien en un par de carreras. Se me habían complica-*

do las cosas en Neuquén. Cuando arranqué la actividad estaba a un segundo de los tiempos más veloces. Haber mirado las cámaras junto a Agustín fue de mucha ayuda. Y mejoré gracias a que fue mostrándome las referencias en la pista. Fue un trabajo muy parecido al que hicimos en la última fecha de San Nicolás", reconoce.

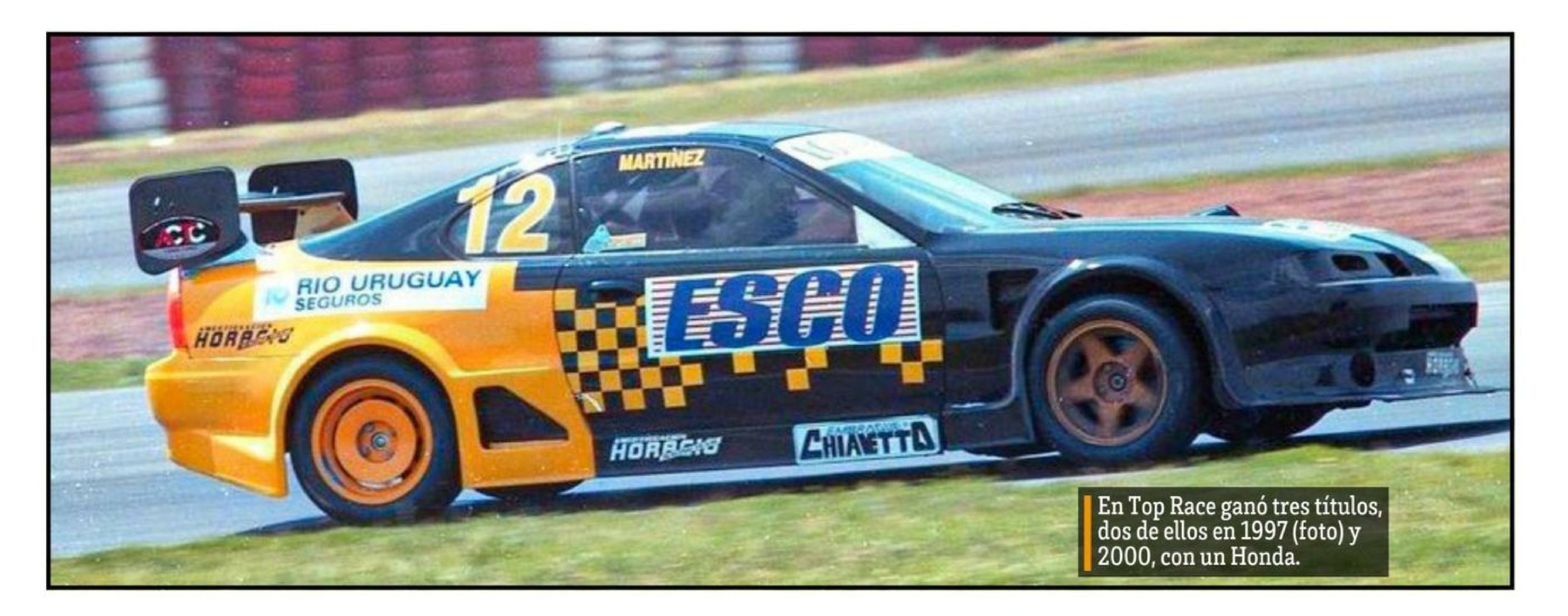
LA INCÓGNITA FINAL

En este punto se confunden los sentimientos y las emociones: ¿estaba dispuesto a dejar que su hijo se llevara la corona o prefirió beneficiarse a sí mismo? La pregunta parece sencilla pero la respuesta no tanto. Es necesario sopesar la dinámica de una final con cambios de posiciones constantes y un tercer rival metido en la lucha por el campeonato que iba ganando la carrera. "Sabíamos que teníamos una gran posibilidad por como veníamos pero, antes que nada, las carreras hay que correrlas. Como dije, habíamos hecho una buena clasificación. El plan era no cometer errores y desplegar el manejo con normalidad pero, tanto Agustín como yo, salimos a buscar el título. No se podía planear dema-



Con Agustín y Paula la temporada 2004, donde logró su primer campeonato de TC. Como para que los chicos no salgan fierreros...

La corona fue un merecido premio para todo el equipo que a principio de año puso en pista dos camionetas nuevas.



En Top Race ganó tres títulos, dos de ellos en 1997 (foto) y 2000, con un Honda.

siado porque las posiciones eran muy apretadas. Arriba de la camioneta nadie me informaba nada de lo que estaba pasando. Eso sí: me advirtieron que no podía retrasarme más, pero no sabía si era porque el título lo ganaba Jakos, lo perdía yo o se lo quedaba Agustín. Me iban indicando las posiciones pero no tenía en claro los puntos... Estaban todas las posibilidades mezcladas en mi cabeza, por eso obedecí la orden de boxes. Si me decían que perdiera algunas posiciones en beneficio de Agustín, quizás la historia de este campeonato hubiera terminado distinta", aclara sobre el momento más álgido de la competencia, en el que además se sumó un problema de frenos en las dos camionetas del equipo. *"Al final le gané el campeonato... me enteré cuando bajé de la camioneta"*, agregó. *"Esto es así, increíble. Por ahí me queda un poquito de sinsabor, algo de injusticia, porque tuve una buena clasificación gracias a él y luego se le escapó el título por tan solo una posición. Seguramente le va a servir en el futuro como aprendizaje, porque el automovilismo es de esta forma. De mi parte espero que en algún momento pueda pagar esta deuda que tengo con él"*, completó.

LA VIGENCIA DE UN ÍDOLO

Con el primer título nacional de 1990, en Fórmula Renault, su nombre de pila comenzó a ceder espacio y terminó de darle más fuerza al que, finalmente, lo identificó durante las últimas tres décadas. Parece un montón. Son un montón. Pero no le queda mal que lo sigan llamando "Gurí", ya que la innegable timidez que muestra en sus ojos cuando es interpelado en boxes y sus muy bien llevados 57 años (los cumplió el pasado 1° de enero) disimulan el paso del tiempo.

LOS NUEVE TÍTULOS NACIONALES

Año	Categoría	Marca
1990	Fórmula	Renault Argentina Crespi-Renault
1991	Fórmula	Renault Argentina Crespi-Renault
1997	Top Race	Honda Prelude
1998	TC 2000	Honda Civic
2000	Top Race	Honda Prelude
2004	Turismo Carretera	Ford Falcon
2006	Top Race V6	Ford Mondeo II
2015	Turismo Carretera	Ford Falcon
2022	TC Pick Up	Ford Range



Un recuerdo de su despedida del TC, categoría donde logró el campeonato de 2004 y 2015. Continuó su campaña en TC Pick Up y ahora defenderá el título.

Y en eso está, decidiendo si sigue un año más. Todo indicaría que sí... *"Estamos trabajando. La intención de poder continuar está dada, pero la prioridad es pensar en hacer lo mejor para el equipo, tanto en esta categoría como en el TC"*, admite. Con respecto a esta última, está todo acordado para el ingreso de Leonel Pernía en lugar de "Johnnito" De Benedictis con el Ford. Por su lado, Agustín seguirá en TC Pista.




Turismo nacional
apat
tu auto también corre
CAMPEONES
2022



UN PREMIO A LA CONSTANCIA

El piloto de Villaguay tuvo un andar parejo en toda la temporada y aprovechó muy bien la confiabilidad del auto preparado por el equipo RUS Med Team.

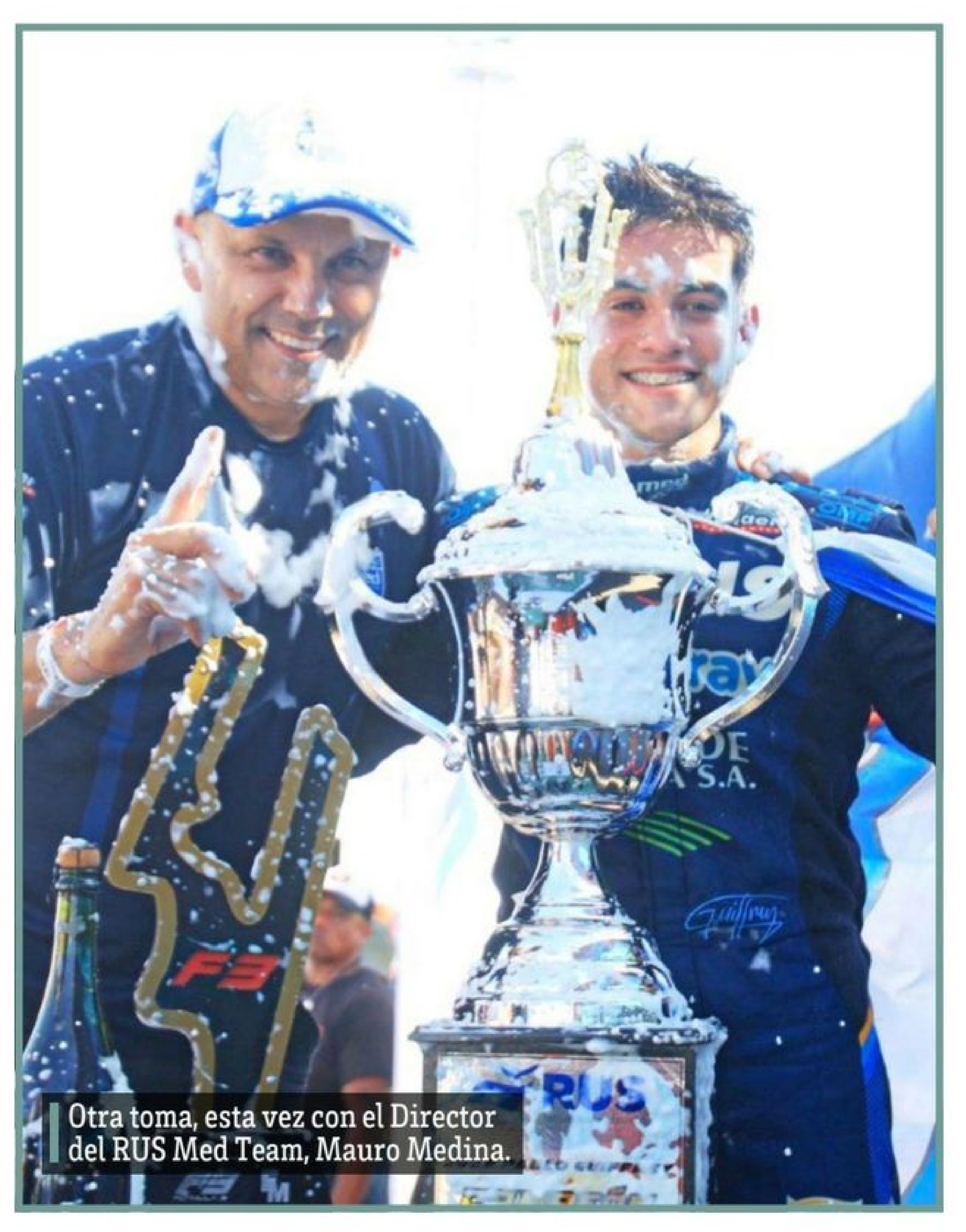
El joven piloto entrerriano se dio un doble gusto en el cierre del certamen de la especialidad. Logró la corona de manera contundente y se impuso en las dos finales de la última fecha sobre el auto alistado por Sergio Castro, responsable técnico dentro de la estructura que desembarcó en la F3 Metropolitana a comienzos de 2022. *"De los dos, el segundo triunfo fue un poco más trabajado. Largué desde el tercer puesto y tuve que pasar a dos grandes rivales del Satorra Competición, quienes habían sido muy contundentes en la lucha por el título. Esto demostró también el gran trabajo de nuestro equipo, ya que nunca dejó de mejorar el auto"*, aseguró Guiffrey tras cerrar una temporada en gran nivel.

La muestra la vimos en la última fecha en San Juan: *"Fuimos desarrollando el auto y se notó bastante en la última parte del año. Siempre mejoramos un poquito hasta que, en la última fecha, logramos ser más rápidos y contundentes"*. Este cierre, haber sumado puntos en todas las fechas y aprovechar algunos abandonos de sus rivales, fueron las claves del título: *"Sí, esos abandonos los complicaron pero bueno, de nuestra parte tratamos de llegar en todos las carreras cerquita de la punta, entre los cinco primeros, y aparecimos bien adelante en la última fecha, gracias a un desarrollo distinto del auto que nos permitió terminar ganando el campeonato"*, señaló Guiffrey, que tuvo varios rivales: *"Al principio, sin dudas, era Felipe Rey. Después, obviamente, la contundencia lograda por el equipo Satorra al promediar el año permitió el protagonismo de Felipe Bernasconi y Federico Hermida. Ya sobre el final, a ellos dos, se les agregó Tomás Pellandino, que también terminó peleando el campeonato"*.

Con respecto al futuro, lleva adelante algunas gestiones: *"En un principio la idea es subir de categoría. Considero que la Fórmula es una etapa cerrada porque se logró el título y me quedé sin objetivos. La opción es TC Mouras o Pista Mouras, pero depende de muchos factores. No tengo nada confirmado. Creo que voy a estar ausente en la primera fecha del 2023 porque es muy tarde para confirmar algo. Hay algunas tratativas que están en manos del equipo y a mí me falta completar la parte presupuestaria"*, señala Juan Pablo que, antes de Navidad, tuvo su merecida recepción en Villaguay más los festejos junto a sus amigos y compañeros de escuela por su egreso del secundario. *"Ahora, obviamente, sigo entrenando para el año próximo y tratando de organizar la próxima temporada, que por el momento es lo que más me preocupa"*, concluyó.


Merecido logro de Juan Pablo, acá con el Cdor. Juan Carlos Lucio Godoy, de RUS.


Junto a Sergio Castro, quien alista su auto y le ayudó a lograr el título.


Otra toma, esta vez con el Director del RUS Med Team, Mauro Medina.



Guiffrey se coronó con tres triunfos a lo largo de la temporada.


El recibimiento en Villaguay, con sus padres y hermano, y los trofeos.

Texto: D.C. | Foto: Prensa Top Race





"FUE UNA DEFINICIÓN SOÑADA"

El nativo de Del Viso retuvo la corona, al mando del Toyota Lexus oficial, tras una pelea mano a mano con "Josito" Di Palma hasta la última fecha.

Con el 1 en los laterales, Diego Azar afrontó el campeonato con nuevo auto (Toyota cambió el Camry por el Lexus) y la responsabilidad de reverdecer los laureles, algo que no fue tarea fácil. Sin embargo, el de Del Viso no se achicó y encaró el certamen con ilusiones renovadas.

–Seguramente, que veas nuevamente el 1 sobre los laterales, es algo reconfortante...

–Las sensaciones son muy buenas. Uno desea terminar el año de muy buena manera. En el Top Race lo logramos, en el TC Pista costó un poco más, pero tuvimos muy buenos resultados, y ahora estamos armándonos con mucha fuerza para este nuevo año, viendo a qué le damos continuidad y planificando las cosas para que se den mejor que este año.

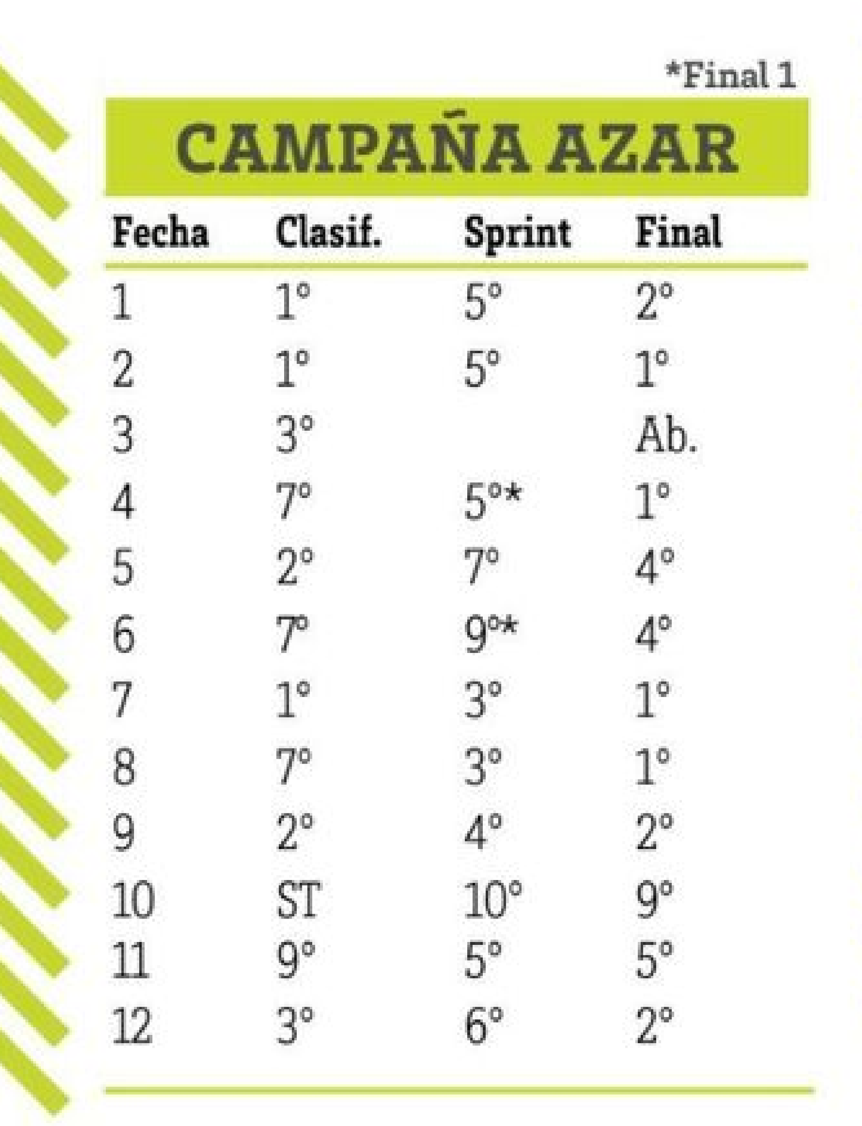
–¿Qué fue más difícil, lograr el primer título o defenderlo y conseguir el bicampeonato?

–El 2021 lo definí, prácticamente, casi una fecha antes, entonces encarar la última competencia fue un poquito más sencillo y se dio todo de una manera más tranquila; aquel sábado, con el resultado del Sprint, ya me había consagrado y las cosas fueron más simples. Este año no; fue mucho más difícil, con muchos vaivenes y con carreras con puntos en contra, como en Chaco, donde tenía que remontar después de abandonar, o en Concepción del Uruguay, donde venía perdiendo la carrera por mucho, en el puesto ocho y "Josito" (Di Palma) marchaba segundo, y si no le pasaba nada, iba a ser muy difícil que yo pudiera ser campeón. Pero tuve la suerte de que su auto fue perdiendo performance, lo pude pasar y me fui puntero por tres puntos. Eso me ayudó mucho para poner todo en la última fecha. Fue una definición mano a mano, en la que el que llegaba adelante era campeón, y tenía que aprovechar el máximo para retener el título. Estuve muy concentrado para hacer las cosas bien y por suerte salió todo a nuestro favor; me defendí como quise y trabajando vuelta a vuelta, curva a curva, para que "Josito" no tenga la posibilidad de ganarnos.

–¿Tiene un sabor especial ganar un campeonato así, peleando mano a mano con tu rival?

–Si me preguntás dos o tres fechas antes de la definición, te diría que prefiero ganar faltando una


Azar festeja con parte del equipo Toyota Gazoo Racing, con Darío Ramonda a la cabeza, en el podio porteño.


*Final 1

CAMPAÑA AZAR

Fecha	Clasif.	Sprint	Final
1	1°	5°	2°
2	1°	5°	1°
3	3°		Ab.
4	7°	5°*	1°
5	2°	7°	4°
6	7°	9°*	4°
7	1°	3°	1°
8	7°	3°	1°
9	2°	4°	2°
10	ST	10°	9°
11	9°	5°	5°
12	3°	6°	2°



En el circuito N°8 de Buenos Aires, Diego y "Josito" Di Palma marchan palmo a palmo, tal como lo hicieron durante la temporada.

fecha, ja, pero con el diario del lunes, si hay una forma en la que uno quiere obtener un campeonato, es así, mano a mano, punto a punto y luchando hasta la última curva con tu rival en pista. Cualquiera de los dos nos merecíamos el objetivo, los equipos también, y creo que fue una definición soñada; con una vuelta de clasificación, que fue un poco lo que definió el campeonato, y después en la final, sin problemas en los autos y definiendo quién hacía mejor las cosas, y en este caso ganamos la pulseada.

-En 2022 tuvieron una jugada fuerte, al cambiar del Camry al Lexus. ¿Cómo fue esa transición?

-Nos costó mucho la adaptación. Por suerte pudimos ganar rápido, a principio de año, y eso nos permitió acomodarnos. Hubo circuitos en los que funcionamos muy bien y en otros muy mal, principalmente en los trabados. Todavía no sabemos los motivos. Hicimos una ventaja con las estrategias respecto a los demás equipos, pero no hemos sido más rápidos que otros y considero que, en el conjunto, hicimos mejores las cosas. Creo que por eso nos llevamos el campeonato.

-¿Vas a defender nuevamente el 1?

-Todavía no lo tenemos definido. Te diría que sí. Tengo el apoyo de la categoría y del equipo para continuar, pero tenemos que salir a buscar un presupuesto que todavía no tenemos y viene bastante difícil. Ojalá que pueda continuar, principalmente por el grupo humano, que vale más que los dos campeonatos que conseguimos, pero está complicado. Hay una gran inflación en el año, que se acumula en la parte que tenemos que encarar, y va a ser difícil estar y seguir de la misma manera, pero ojalá que se pueda hacer porque es una categoría en la que siempre estuve y me gusta mucho. Por otro lado, en el Azar Motorsport, tenemos un staff de pilotos completo y estamos en un buen momento como equipo, eso me deja tranquilo.

-¿Cómo es tener una estructura y correr al mismo tiempo, cómo cambiás el chip cuando te subís al auto?

-Es muy difícil, demasiado difícil. Estoy viendo de buscar una persona que colabore un poco más para hacerlo con un poco menos de estrés, porque se me complica mucho con tantas categorías como vamos a hacer este año; TC, TC Pista, TC Mouras y TC Pista Mouras, más el Top Race si logramos cerrar. No me quedarían fines de semana libres durante el año. Y como soy yo, que me gusta que les vaya mejor a mis compañeros que a mí, se hace difícil cambiar el chip. Pero trato de no involucrarme en los problemas generales del equipo, sino en estar concentrado en lo que tengo que hacer, y hasta ahora viene dando resultados. Por suerte tengo un padre que me respalda y se hace cargo de todo lo que pueda llegar a pasar.

Texto: D.C. | Foto: Prensa Top Race





"DESDE LA PRIMERA CARRERA SUPE QUE ÍBAMOS A ANDAR BIEN"

El piloto de Rafael Castillo debutó en la divisional en esta temporada y se consagró campeón, logrando su quinto título personal.



A los cetros de TC Regional Clase GTB (2016), Turismo 4000 Argentino (2017), TC Pista Mouras (2018) y Procar 4000 Clase A (2020), Lucas Granja ahora le agregó el de Top Race Series. *"Cumplimos con el objetivo y estoy muy contento por eso. Hicimos un gran año, el auto funcionó muy bien toda la temporada, en las últimas tres carreras estuvimos muy firmes y eso nos permitió sumar buenos puntos"*, contó el de Rafael Castillo, quien quiere pegar el salto al Top Race V6 pero no lo podrá hacer con el Hurlingham Competición. *"(Sergio) Guarnaccia vendió los autos del Top Race, así que veremos qué hacemos, todavía no tengo nada definido"*, aseguró.

-¿Cómo te trató el Series, un auto distinto a lo que venías manejando?
-Me costó mucho la adaptación en las primeras carreras, porque son autos muy indóciles y difíciles de corregir cuando lo perdés en una maniobra al límite. Yo venía del Mouras, con más potencia, y en algunos entrenamientos trataba de buscar el límite y me sorprendía cómo se me escapaba de las manos. En la primera carrera, hice la pole en Buenos Aires y el domingo tuvimos lluvia en la carrera, y a pesar de que iba ganando, les decía a los chicos del equipo que en cualquier momento lo perdía porque venía muy desconfiado. Pero bueno, fui aprendiendo y eso me permitió llegar bien firme a las últimas fechas.

-¿Cuándo te diste cuenta que podías pelear el campeonato?
-La verdad que desde la primera carrera, cuando dominamos la clasificación, supe que íbamos a andar bien. Después, pese a algunos abandonos y exclusiones, tuvimos resultados positivos, ganamos en Río Cuarto, en Olavarría y en Concepción del Uruguay, donde demostramos que estábamos para pelear por el título.

-En el calendario hubo muchos circuitos que no conocías, así que habrás gastado el simulador...
-Sí, hice mucho simulador, vi muchos videos en YouTube para sacar la mayor información. El circuito que más preparé fue el de San Juan y no nos fue bien. Ese fin de semana estuve como invitado en el V6 también, pero no encontramos un buen equilibrio. Pero sacando esa carrera, en las demás siempre estuvimos en la pelea.

-Entre el entrenamiento físico, el simulador, ver videos como decís, visitar sponsors, el taller y buscar nuevos auspiciantes, el tiempo entre carrera y carrera debe pasar volando...
-Ja, muchos piensan que nosotros laburamos los tres días de carrera y nada más, pero hay mucho sacrificio, golpeando puertas, y cuesta un montón. Por suerte tengo una familia, mi novia y muchos amigos que me bancan, por eso, cuando se dan los resultados que se dieron este año, hay que disfrutarlos porque uno no se da cuenta lo que deja de lado para conseguir el objetivo.



Granja posa junto a su familia, amigos, el equipo y el Toyota con el que se consagró.



Lucas escucha atentamente a Nico Morán, en su función de director deportivo.

CAMPAÑA GRANJA

Fecha	Clasif.	Sprint	Final
1	1°	12°	9°
2	2°	2°	1°
3	6°	5°	Ab.
4	2°	1°	2°
5	3°	2°	2°
6	4°	10°	4°
7	6°	Ab.	5°
8	5°		Exc.
9	2°	8°	1°
10	EP	6°	5°
11	1°	9°	1°
12	1°	2°	2°

-Este año laburaste en el TC Mouras y en el Procar 4000 como director deportivo, ¿no?
-Sí, estuve casi todos los fines de semana ocupado, hice muchos kilómetros y el cansancio se nota ahora a fin de año, pero bueno, es lo que nos apasiona, vivimos de esto y tenemos que seguir. Estuve trabajando con el tema de la adquisición de datos, las cámaras y conversando con los pilotos; en el caso del Mouras, cerré el año con el Quilmes Plas, con Nicolás Meichtri y Nicolás Morán, y en el Procar 4000 Clase A, junto a la familia Maggini en el Pereiró Motorsport.

-Más allá de que es otro ingreso económico, ¿esa tarea te gusta también?
-Sí, siempre que haya ruido de motores, voy a estar con gusto. Obviamente que no es lo mismo que estar arriba del auto, pero trato de transmitirle la experiencia, después de tantos años, a los pilotos que confían en uno. Y por supuesto que se aprende también, así que está buenísimo.

-¿Crees que será tu futuro cuando te bajes del coche?
-Es la idea, porque seguramente voy a seguir con los autos de carrera; es lo que me apasiona. Siempre hablo con mi familia que, cuando no corra más, me gustaría tener un equipo.

-Tu papá tiene un taller mecánico en Rafael Castillo, ¿creciste ahí?
-Sí, cuando estaba de vacaciones en el colegio, iba para el taller, pero tenemos un humor parecido con mi viejo y, para no chocar, era preferible buscar otra cosa, ja, ja, porque siempre que pasaba algo, el culpable era yo.

-La pregunta anterior viene a colación porque, en todas las categorías en las que competiste, anduviste bien y te consagraste campeón en casi todas. ¿Crees que tus conocimientos de mecánica es un plus a la hora de poner a punto el auto o describirles a los ingenieros lo que hace?
-Sí, es verdad, porque hemos funcionado bien en coches con más potencia, menos potencia, más carga, menos, tracción trasera, delantera, y tengo que estar contento por eso. Me quedó la cuenta pendiente de andar mejor en el TC Mouras, pero justo vino la pandemia y nos frustró el proyecto.





"SE FUERON DANDO LOS TRIUNFOS"

El santafesino ganó seis competencias consecutivas con un Mercedes Benz del R36 Team, lo que le permitió consagrarse con antelación.

No es habitual que un piloto se lleve seis triunfos en fila dentro del automovilismo nacional. Sin embargo, Franco Beatini, ganó en Top Race Junior desde la 2ª fecha hasta la 7ª y se consagró anticipadamente, en Olavarría (9ª cita), tres fechas antes del final del calendario. Al momento de conversar con CRONO sobre el logro, Franco estaba al frente del local familiar. *"Tengo una casa de repuestos y venta de motos. Gracias a Dios se labura bien, es un negocio familiar y tenemos que estar por todos lados"*, expresó.

–¿Corriste en moto en los inicios?
–Sí, sí, yo arranqué a los 10 años a competir en motos porque me encantan. Cuando era chico, siempre con la familia íbamos a un camping y mi viejo me llevaba un Zanella 50cc para andar por ahí. Y un día, viene un empleado de mi papá y le dice de las carreras de motos para chicos y me armaron un Da Dalt, algo más chiquito para llegar al piso, y ahí empecé a correr en óvalos de tierra.

–¿Y te fue bien?
–Sí, hice cuatro años y salí campeón en todos. De ahí pasé al CAM (Certamen Argentino de Motociclismo) y salí subcampeón, pero mi vieja no quería que corriera más, porque decía que era muy peligroso, y me compraron un karting, aunque yo no quería saber nada.

–¿No te gustaba?
–Sí, pero no era como las motos, pero bueno, empecé a correr en 125 Súper Promo, en el zonal del Salado, con los motores Sapucai, y salí campeón en la Junior, después en la más grande y ahí empecé a correr la Rotax del Litoral, donde también salí campeón. Después participé en la 1800 Santafesina, con un Gol, hice dos carreras y dejé. Por cinco años no hice más nada.

–¿Por qué?
–Nunca estuvimos en el mundo de las carreras. A la que le gustaba era a mi vieja, Mariel. Pero cuando falleció, no seguí; si bien mi viejo me acompañaba, lo hacía más por ella. Y cuando ya no estaba, dejé. El año pasado, viene un amigo, a quien le habían dado un Fiat Uno del CarShow, y me dice: *"¿No lo querés correr, y vamos a las carreras?"*. *"Bueno"*, le digo, y lo llevábamos con el auto mío, porque ni trailer tenía. Y llegamos a fin de año con posibilidades de pelear el campeonato y lo terminamos ganando.

–O sea que, en todo lo que corriste, saliste campeón...
–Sí, sí, medianamente sí, ja, ja, ja. Y a fin del 2021 me llama "Rolo" (Ortega, titular del R36 Team, equipo que alistó el Mercedes), que le había pasado mi nuevo Rubén Oggioni (dueño del A&P Competición), para hacer una prueba. Probamos, me fue bien y me dijo que iba a andar bien, así que arrancamos.

–Y ganaste seis carreras al hilo, algo que no se da mucho en una

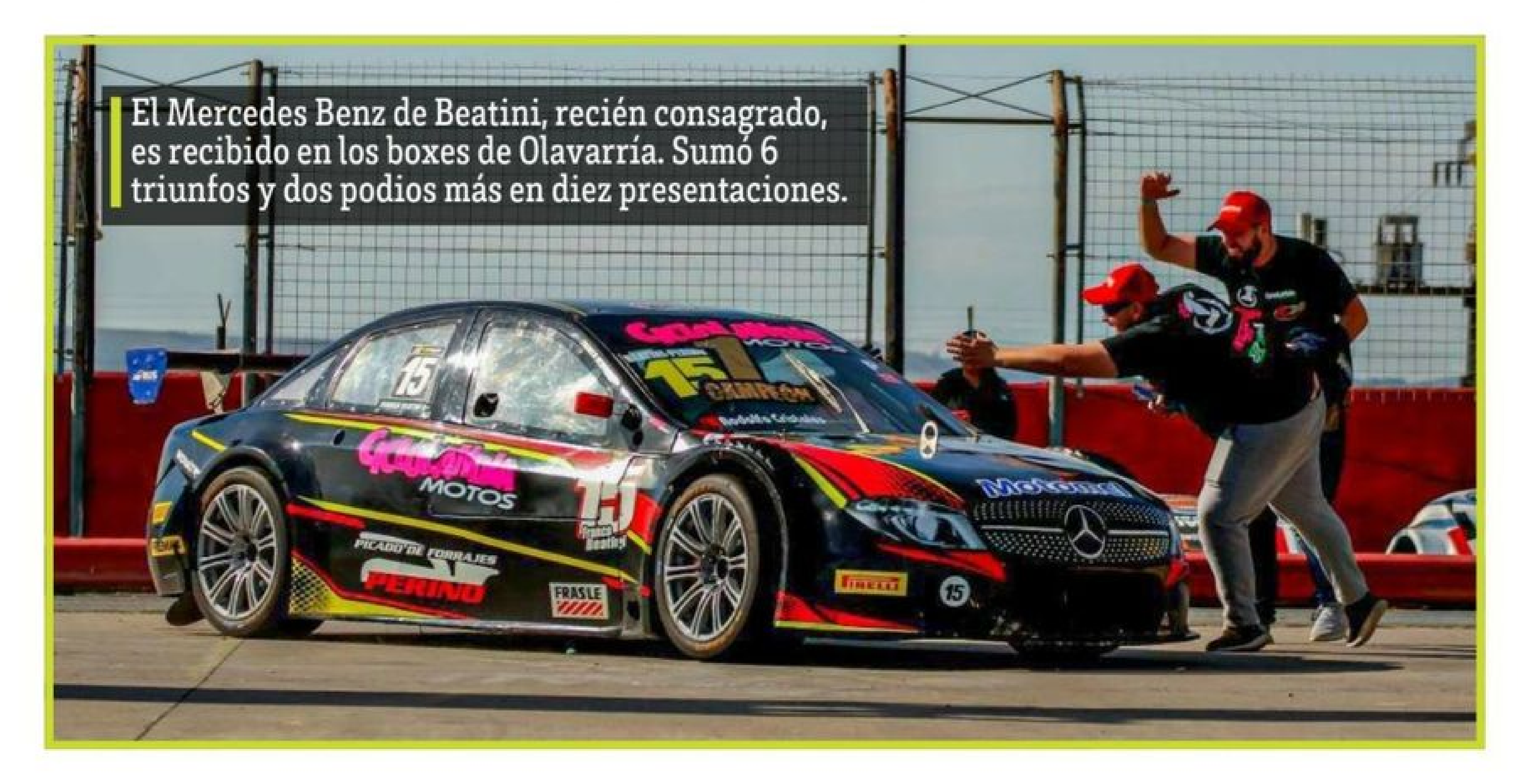


categoría tan competitiva.

–Sí, qué sé yo, iba carrera tras carrera y se fueron dando los triunfos. Lo que sí, entrené mucho. En los tiempos libres que tenía, entrenaba, tanto en el gimnasio como en el karting, y eso te da buen rendimiento. En un momento, cuando ganás tantas carreras seguidas, te preguntás: "¿Está tan fácil o no?", y a la vez, más allá de los éxitos, no estaba tan contento. Me daba cosa, porque no sabía si estaba en un nivel bueno o no. Pero en el equipo me decían que veníamos bien y siguiera así, aunque también me pedían que aflojara un poquito porque se les iban a ir todos del equipo, je, je, je.

–¿Qué proyectos tenés para este año?

–No tengo idea. Está muy complicado todo, económicamente hablando, y por más que salgas a buscar sponsors, está difícil. Hasta ahora, me banqué más o menos yo, y este año me esforcé para ver si podía llegar al Series o al TC Pista Mouras, categoría en la que hice una carrera en La Plata con el Ford de Mauro Giallombardo, pero está muy complicado. Acá no pasa por cómo manejás sino por otros aspectos, pero hoy por hoy, me centro en mi negocio y en lo que, en definitiva, me da de comer. No voy a tirar lo que no tengo para correr.



El Mercedes Benz de Beatini, recién consagrado, es recibido en los boxes de Olavarría. Sumó 6 triunfos y dos podios más en diez presentaciones.

CAMPAÑA GRANJA

Fecha	Clasif.	Sprint	Final
1	8°	4°	Exc.
2	3°	1°	1°
3	2°	6°	1°
4	1°	2°	1°
5	1°	1°	1°
6	1°	NC	1°
7	6°	1°	1°
8	4°	NC	2°
9	4°	3°	3°
10	No partició de la fecha		
11	No partició de la fecha		
12	5°	1°	5°

Franco, junto a sus hermanos, en uno de los locales de venta de motos familiar. Y un recuerdo con su madre Mariel, impulsora de la pasión por los autos.

Campeón TN Clase 3
Jonatan Castellano

"HOY DISFRUTO EL AUTOMOVILISMO DESDE OTRO LUGAR"

En la última fecha y con el Chevrolet Cruze del equipo MG-C Pergamino, el "Pinchito" logró su segundo título nacional, en el TN, categoría a la que volvió por pedido de su abuelo Néstor.

Fueron 17 años los que pasaron desde aquel campeonato de TC Pista, a fines de 2005, cuando tenía jóvenes 20 años, a este de TN. Hoy, casi llegando a las cuatro décadas, casado con Soledad y dos hijos (Ámbar y Gael), Jonatan Castellano tiene otras prioridades y vive el automovilismo de otra manera; con la misma pasión de siempre, pero distinto.

"Es diferente. Son distintas etapas. En el 2004 casi dejo de correr porque no teníamos presupuesto para seguir. Si bien tenía algunos sponsors, el principal auspiciante era el 'Pincho' y en un momento me dijo de parar porque teníamos para una o dos carreras más. Pero ganamos, y, a partir de ese éxito, el auto de carrera se empezó a bancar solo. Y hoy, si bien la familia ocupó un lugar prioritario, volver a ganar un campeonato a nivel nacional, para mí que soy un apasionado del automovilismo, fue algo excepcional. Y se disfruta de otra manera, porque lo hago con el apoyo de mi familia. Para llegar hasta acá, vivimos muchas amarguras y ellos, junto a los amigos, fueron los pilares fundamentales para seguir, entonces cuando aparece el momento dulce, qué mejor que

Jonatan celebra el título junto a su esposa Soledad y sus hijos Ámbar (6) y Gael (3).

disfrutarlo con ellos", dice "Pinchito".

–¿Fue el campeonato de la estrategia, de especular con los kilos, de levantar para descargar…?

–No, el campeonato de la estrategia fue el de Julián Santero en 2021, que ganó en la primera y después siempre llegó 6°. En mi caso siempre fui al frente, esa es la realidad, y solamente levanté en la de Buenos Aires, pero para un segundo lugar, no para un primer lugar. Hasta la última curva de esa carrera, siempre fui al frente en todas. Es más, en las últimas cuatro salí a todo o nada porque ya tenía un buen col-



Así recibieron los vecinos de Lobería al campeón. Alegría plena para la ciudad.



El Cruze del MG-C Pergamino siempre fue competitivo y le permitió al "Pinchito" estar en la pelea.

chón de puntos y cada vez era más la necesidad de ganar. Obviamente que Rosario cubrió las expectativas y fue una mochila muy pesada la que me saqué de encima, así que todavía estoy disfrutándolo.

–En Buenos Aires te la jugaste el todo por el todo al levantar también…

–Es que no quedaba otra, porque si salía segundo, iba con kilos a la última e iba a ser imposible ser competitivo. Por eso la decisión de descargar todo e ir liviano a la última.

–¿Cómo encaraste el último fin de semana?

–Sentía la presión en los 21 días previos; fue más desgastante de lo normal, pero tengo psicóloga deportiva, hablé mucho y no era a todo o nada en este caso, era a todo o todo. Estaba convencido a que iba a ir a ganar.

–¿Desde cuándo trabajás con la profesional?

–Desde abril o mayo. Consideré que la mayoría de los deportistas trabajan con ellos y es una herramienta muy importante: me sirvió mucho para la definición, además del simulador, que a veces no tengo tiempo para utilizarlo y antes de esta fecha di 200 vueltas al circuito de Rosario. Quería asegurarme de que le había dedicado todo el tiempo posible.

–¿Cómo fue que tu abuelo Néstor te pidió que volvieras al TN?

–Cada lunes, después de las carreras, iba a merendar con el abuelo. Y unos días antes de fallecer, en abril de 2018, a los 99 años, fui a la casa y en un momento de lucidez, porque en el último tiempo no la tenía, me pidió que hiciera el esfuerzo para volver al TN. Fueron sus últimas palabras. En 2017 había ganado cuatro carreras, peleado el campeonato, y se ve que le quedó eso. Cuando vuelvo a la categoría, gano ese fin de semana, aunque después me excluyen, y no me salieron las palabras sobre lo que me había pedido por la emoción. A la carrera siguiente gané de nuevo, no me excluyeron, je, pero tampoco me salió decir nada, y por algo no lo tenía que decir… Lo dije ahora con el campeonato. A él le gustaba mucho la categoría.

–¿Te dijo algo don Néstor cuando armaste un Chevrolet, siendo la familia hincha de Ford?

–Ja, ja, no, en ese momento nada. En 2014, Jerónimo Teti le pidió a mi viejo que le haga los motores de su Chevrolet y el "Pincho" me dijo por qué no me armaba un Chevrolet para que me los haga también. Arreglé con el "Juanchi" Bertozzi, compramos un Vectra GT y nos fue bien, porque ganamos una carrera. Posteriormente nos pasamos a un Cruze, que fue el que corrí hasta 2021, y después le pasé todos los elementos a este.

–¿Les picó el bichito del automovilismo a Ámbar y Gael?

–A Ámbar no, no quiere saber nada. Y Gael parece que le gustan los autos, pero es muy chiquito todavía, tiene tres años. Veremos de acá a unos años qué quiere. No me gustaría que corriera porque son más los sinsabores que las alegrías, pero cuando pienso que puede correr, digo 'qué

LA CAMPAÑA DE CASTELLANO

Fecha	Clasif.	Serie	Final	Fecha	Clasif.	Serie	Final
1	10°	2°	5°	7	34°	14°	9°
2	8°	2°	6°	8	1°	2°	6°
3	11°	3°	Ab.	9	17°	5°	25°
4	5°	2°	2°	10	1°	3°	2°
5	14°	3°	23°	11	4°		13°
6	3°	1°	3°	12	3°	2°	1°

lindo sería'. No lo voy a incitar, que haga lo que le guste. Hoy disfruto de llevarlos al colegio y al jardín, y de estar con ellos. Antes estaba en el taller 15, 16 horas. Hoy trato de estar ocho y el resto estar con mi familia. Disfruto el automovilismo desde otro lugar.



"Pinchito", copa en mano, disfruta del logro junto a parte del equipo MG-C Pergamino.



Tres generaciones fierreras. Un joven Jonatan, junto a su padre Oscar y su abuelo Néstor.

Campeón TN Clase 2
Matías Cravero

"FUE UNO DE MIS MEJORES AÑOS"

El cordobés se adjudicó el campeonato de la categoría menor una carrera antes del final de la temporada, con un Fiesta Kinetic histórico.

En Buenos Aires, con más de 50.000 personas en las tribunas y un 2° puesto, Matías Cravero llegó al parque cerrado y cuando vio a casi todos los integrantes del equipo agitando los brazos y emocionados, se dio cuenta que algo mágico pasaba. *"Me avisaron que era campeón cuando frené el auto"*, recordó el joven de Colazo, un pequeño pueblo de 1.500 habitantes a poco más de 130 kilómetros de la capital cordobesa.

–¿Y caíste cuando te dijeron?

–No, la verdad es que no caía. Fue un título soñado y ha sido una alegría inmensa conseguirlo. Costó mucho, por todas las circunstancias que se dieron, pero tuvimos un gran año. Al principio, el objetivo que nos habíamos puesto era ganar una carrera. Y justo logré la victoria en el "Cabalén", cerca de mi casa, y eso fue muy lindo. Mirá, lo digo y se me pone la piel de gallina. Y a partir de ahí comenzamos a soñar con el campeonato. Diagramamos las estrategias, ante un reglamento raro, con los kilos, donde a veces tenía que levantar para no cargarlos y eso fue ex-

Matías, su familia y gran parte del Ale Bucci Racing festeja el quinto campeonato del equipo y del rendidor Fiesta Kinetic.

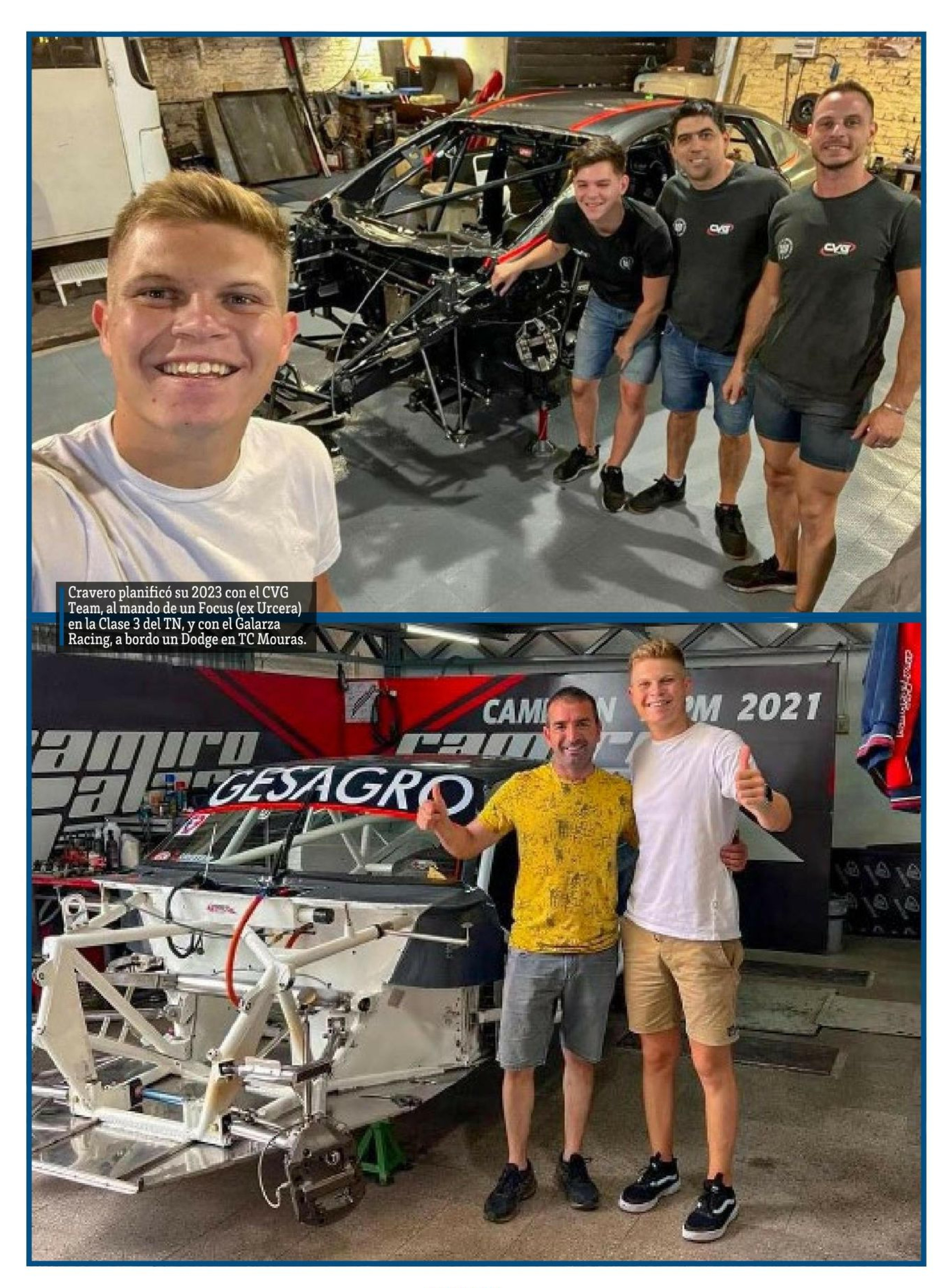
traño, porque uno, cada vez que se pone el semáforo en verde, quiere ir para adelante y llegar lo más arriba posible. Pero bueno, para el 2023, seguramente se cambien esas reglas.

–¿Cómo planificaron la estrategia para no cargar tantos kilos?

–Hay que andar rápido en todas las carreras, tratar de estar entre los diez primeros por el tema de los puntos, y trabajar con los kilos, en caso de tenerlos, para mantenerte ahí. Nosotros por suerte ganamos en la tercera carrera, nos sacamos esa presión de tener que ganar temprano y después tratamos de llevarlo de la mejor manera; llegar sextos y sumar puntos, salir 13°, sumar algo de puntos y descargar kilos para estar livianos, que fue lo que sucedió en la fecha donde obtuvimos el campeonato... Fue parte de la estrategia.

–¿Cómo viviste la temporada?, porque más allá de los kilos, ganaron dos carreras y no abandonaron hasta el momento de la consagración, por ejemplo...

–Este fue uno de mis mejores años. Además de salir campeón del TN, lo disfruté mucho a nivel personal. Compartí muchos momentos con mi familia; mis abuelos, mis padres, mis tíos, y con mi primo (Alejo Cravero, campeón de la Clase 2 de Turismo Pista) compartimos muchas cosas lindas, como ir a un bar a tomar algo, salir los jueves a los autódromos escuchando música en el auto,



Cravero planificó su 2023 con el CVG Team, al mando de un Focus (ex Urcera) en la Clase 3 del TN, y con el Galarza Racing, a bordo un Dodge en TC Mouras.

hablar de un maniobra o del circuito en el que nos tocaba correr. La fecha del Turismo Pista en Termas fue muy linda, porque él ganó en su divisional y yo en la mía, y nos ayudamos mucho. Y lo mejor es que él salió campeón en el Pista y yo en el TN, así que tiramos el pueblo por la ventana, ja, ja, ja.

–Fue tan buen año que saliste campeón una fecha antes, algo inusual en el TN...

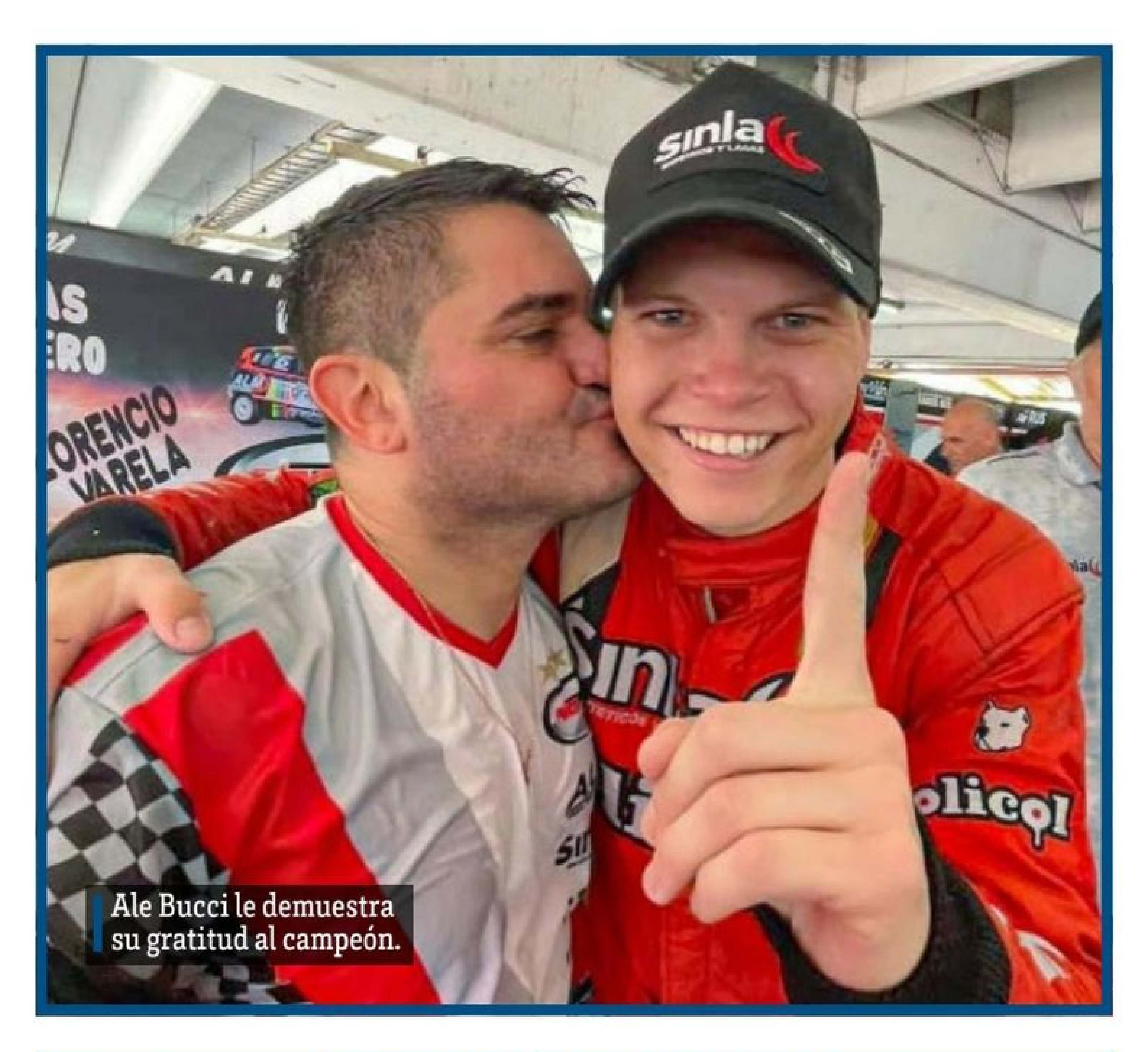
–Sí, fue raro que, en una categoría tan competitiva como la Clase 2, me haya consagrado una fecha antes, pero es el reflejo del gran trabajo que hizo el equipo con el auto, que siempre estuvo a la altura de la circunstancias

–Además del TN, ganaste un Sprint del TC2000 y en el Turismo Pista también. Eso habrá sido un incentivo también, ¿no?

–Fue un año muy positivo. Más allá de la consagración que se dio en el TN, pude ser competitivo en el Turismo Pista y aprendí muchísimo en el TC2000, con un equipo nuevo (Honda Racing), conociendo mucha gente y valorando cada cosa nueva que se me presentó, como las charlas con el "Pato" Silva, Facu (Ardusso) y el "Patito" (Yannantuoni), y con los ingenieros y técnicos, que tienen mucha experiencia y me ayudaron mucho a crecer como piloto.

–¿Qué podés decir del Ale Bucci Racing?

–El equipo es una gran familia. Con Ale Bucci a la cabeza, pasando por "Pepe" Martos en el asesoramiento, los motores de la familia Guerini y cada uno de los mecánicos. Supieron preparar el auto lo suficientemente bien para estar en la pelea carrera tras carrera y fue contundente durante todo el año, pese a los kilos cuando tuvimos que cargarlos. Hicimos un campeonato muy prolijo, no paramos en ninguna fecha y eso fue fundamental para alcanzar el objetivo.



Ale Bucci le demuestra su gratitud al campeón.

LA CAMPAÑA DE CRAVERO

Fecha	Clasif.	Serie	Final	Fecha	Clasif.	Serie	Final
1	10°	1°	3°	7	1°	1°	2°
2	7°	6°	10°	8	23°	5°	7°
3	5°	1°	1°	9	3°	1°	3°
4	24°	9°	15°	10	17°	4°	13°
5	7°	4°	4°	11	7°		2°
6	14°	6°	15°	12	ST	7°	Ab.



Matías posa junto a su primo Alejo, con quien compartió las temporadas de TN y Turismo Pista.



Pietranera festeja el triunfo en la primera carrera junto a Rodríguez y Gobetto.

Chao, con Gómez, Barnetche y Funcia, festejando la victoria tras la segunda final.

PRIMERA FINAL (12V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Pietranera, Germán		19:42.789
2°	Rodríguez, Juan M.	a	10,138
3°	Gobetto, Aljandro	a	10,483
4°	Biondo, Nicolás	a	14,235
5°	Barnetche, Facundo	a	15,693
6°	Maggini, Luis Jr.	a	16,082
7°	Gómez, Ezequiel	a	16,751
8°	Apecetche, Ramiro	a	16,923
9°	**Maggini, Fabián (M)**	**a**	**17,920**
10°	Chao, Diego	a	18,196

SEGUNDA FINAL (11V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Chao, Diego		18:55.438
2°	Barnetche, Facundo	a	4,136
3°	Funcia, Javier	a	4,588
4°	Biondo, Nicolás	a	9,360
5°	Trebbiani, Luciano	a	10,928
6°	Rodríguez, Juan M.	a	11,448
7°	Gobetto, Alejandro	a	11,580
8°	Maggini, Luis Jr.	a	12,411
9°	**Maggini, Fabián (M)**	**a**	**15,922**
10°	**La Cortiglia, Omar (M)**	**a**	**20,379**

(M) Piloto Copa Master

Campeonato: 1° Gómez (campeón), 275 puntos; 2° Chao, 249; 3° Pietranera, 233; 4° Ramiro Apecetche, 231; 5° Luis Maggini Jr., 219; 6° Gobetto, 185; 7° Federico Lynn, 181; 8° Luis Maggini, 181; 9° Fabián Maggini, 179; 10° Pablo Rodríguez, 177; etc.

PIETRANERA Y CHAO, LOS PROTAGONISTAS

En la primera competencia, luego de un trompo de Diego Chao en la primera curva, Germán Pietranera sumó una nueva victoria. "Manolito" Rodríguez logró un gran segundo puesto y el podio lo completó Alejandro Gobetto.

La segunda carrera consagraba al nuevo campeón, que estaba entre dos candidatos: Pietranera y Ezequiel Gómez. Todo se definió en las primeras vueltas de la final, cuando el piloto de San Justo sufrió un inconveniente en la planta impulsora y el título quedó en manos de Gómez. A su vez, el triunfo se lo quedó Chao. Lo escoltaron Facundo Barnetche y Javier Funcia.



P. Rodríguez, que logró un podio en el año, quedó ubicado entre los top ten del torneo.





Lynn redondeó un buen final de año en la 7° posición del torneo.



Chao tenía un auto muy veloz y se impuso en la carrera que cerró el torneo.



Apecetche se despidió del "uno" con un 8° puesto en la carrera inicial.



Gómez logró el título con su Chevy, siempre acompañado por su familia, sponsors, amigos y equipo Pereiró Motorsport.

Buena producción de Maggini Jr, 6° y 8° en ambas competencias.





PRIMERA FINAL (11V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Guevara, Alan		19:31.727
2°	Caggiano/Bava	a	2.737
3°	Fuentes, Martín	a	12.037
4°	Gil, Adrián	a	16.586
5°	López, Claudio	a	28.606
6°	**Castejurry, Nelson (M)**	**a**	**17.817**
7°	Taddeo, Facundo	a	32.245
8°	Rodríguez, Walter	a	33.983
9°	Seidel, Ariel	a	39.195
10°	Rodríguez/Rodríguez	a	42.594

SEGUNDA FINAL (11V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	**Gargaglione, Jorge (M)**		**20:36.816**
2°	Guevara, Alan	a	0.630
3°	Taddeo, Martín	a	1.168
4°	Caggiano/Bava	a	1.335
5°	Gil, Adrián	a	3.816
6°	Fuentes, Martín	a	4.986
7°	López, Claudio	a	5.708
8°	Rodríguez/Rodríguez	a	6.619
9°	Andreoli, Mario	a	7.892
10°	Prato, Luis	a	8.800

(M) Piloto Copa Master

Campeonato: 1° Caggiano-Bava 383 puntos (campeones); 2° Guevara, 316; 3° Fuentes, 284; 4° Maxi Di Maio, 205; 5° Heredia-Germano, 202; 6° Ezequiel Biondelli, 173; 7° Claudio López, 173; 8° Nelson Castejurry, 145; 9° Ezequiel Paulini, 140;



Guevara junto a Carli Bava (a la izquierda, 2°) e Iracet (3°) que luego sería excluido.

Gargaglione, Guevara y M. Taddeo, los visitantes del segundo podio de la última fecha del año.

TRIUNFOS DE GUEVARA Y GARGAGLIONE

Alan Guevara y Jorge Gargaglione se quedaron con las finales correspondientes y se sumaron a los festejos de la dupla campeona, "Roni" Caggiano - "Carli" Bava. La actividad se puso en marcha en el trazado número 8 del Autódromo de Buenos Aires. Guevara (autor de la pole) logró la victoria sin grandes preocupaciones con la Chevy del Martellini Competición. En segundo lugar arribó el consagrado campeón Bava, binomio de Caggiano, mientras que Oscar Iracet subió al podio pero, en una instancia posterior, fue excluido porque su auto no superó el examen técnico. De esta manera el tercer puesto fue para el entrerriano Martin Fuentes. La última final del año dejó un gran espectáculo. Gargaglione dominó desde el arranque pero Martin Taddeo no dejó de presionarlo, permitiendo que los de atrás se acercaran a la pelea. Guevara sacó provecho de la situación y finalizó en segundo lugar, alcanzando el subcampeonato y –por sumatoria de puntos entre ambas carreras- se quedó con el "Gran Premio Mi Mutual". Fue victoria Gargaglione y el podio lo completó Taddeo.



Iracet completó el calendario de la especialidad con un triunfo y dos podios.



Gargaglione venció la segunda con la Chevy que tiene el trabajo de Joaquín Lobos en el chasis y la motorización de Mariano D´Addezio.



Taddeo culminó el año con un gran 3° puesto en la segunda final.



Eguía sigue dando batalla: finalizó 17° el campeonato entre 59 pilotos que sumaron puntos.



El Falcon del José C. Paz Racing conducido por la dupla campeona, impuso su regularidad y la de los pilotos.



10ª Y 11ª FECHA - BUENOS AIRES - 15, 16 Y 17 DE DICIEMBRE

LOBOS ESTÁ



Logarzo, ganador de la primera, debutó en la especialidad el año pasado.

Fortunato venció la segunda final y confirmó de la mejor manera el título que había ganado en la fecha anterior.

Dos pilotos de esta ciudad bonaerense, Logarzo (autor de la pole) y Fortunato, ganaron respectivamente la décima y onceava fecha del año.

La divisional comenzaría su última jornada de actividad del año en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires con la décima final. Pedro Logarzo, binomio junto a Mauricio Lacoste, lograría la victoria con el Dodge 1500 atendido por la dupla Baldivieso y Biroccio. En segundo lugar se ubicó Leandro Agüero, binomio de Jorge Gargaglione, con el Dodge 1500 del Re Competición. Y tercero llegó Lucas Dabue a bordo del Opel K180 del SN Racing.

La undécima final llegó para el cierre de la jornada con Juan Manuel Mitidieri largando desde la primera fila. Sin embargo debería abandonar en la cuarta vuelta por un problema en el motor. La pelea por el primer puesto tuvo lugar tras un mano a mano entre Hugo Espinosa y Luciano Fortunato, el campeón de la temporada, quienes no abandonaron las primeras posiciones en toda la carrera.

Finalmente, la victoria fue para Fortunato a bordo del Opel K180 que atiende el SN Racing, cerrando el año de la mejor manera. En segundo lugar, arribó Hugo Espinosa con el Dodge 1500 del Biroccio Competición y Fabián Gruccio, binomio junto a su hijo Matías, completando el podio a bordo del Opel K180 del SN Racing.

La dupla que había obtenido el título 2021 de la categoría, Jorge Gargaglione y Leandro Agüero, se quedaron con el trofeo "Mi Mutual", tras haber sumado la mayor cantidad de puntos entre ambas finales.

Gutiérrez, con expectativas de conocer el auto y la categoría, cerró el año con balance positivo.



FINAL 1 (A 12 VUELTAS): 1° Logarzo/Lacoste, 21m29s503; 2° Gargaglione/Agüero; 3° Lucas Dabuel; 4°Julio Maneiro; 5° Matías Gruccio; 6°Nicolás Alonso; 7° Diego Gutiérrez; 8° Nicolás Scibona; 9° Gastón Bernatta (9 vtas); etc.

FINAL 2 (A 12 VUELTAS): 1° Luciano Fortunato, 19m46s662 ; 2° Hugo Espinosa; 3° Matías Gruccio; 4° Gargaglione/Agüero; 5° Nicolás Alonso; 6° Patricio Rusconi; 7° Gastón Bernatta (11 vtas.); 8° Logarzo/Lacoste (10 vtas); etc.

CAMPEONATO:

1° L. Fortunato, 235 puntos (campeón); 2° Tomás Ciocci, 147; 3° N. Alonso, 111,5; 4° Logarzo-Lacoste, 94; 5° Cristian Liendo, 92; 6° Juan Manuel Mitidieri, 88; 7° Espinosa-Biroccio, 82; 8° Diego Gutiérrez, 82; 9° Gruccio-Gruccio, 76,5; 10° Julio Maneiro, 36; etc.

PRÓXIMA FECHA:
5 de marzo en el circuito 8 del Autódromo de Bs. As.





LA INTELIGENCIA ANTE TODO

El piloto de Virrey del Pino obtuvo su coronación en base a una fina estrategia: acelerar el auto cuando fue necesario y cuidarlo cuando el momento lo exigía.

La última competencia del año lo vio llegar en el 17° puesto, el cual dice mucho de lo edificado durante la temporada, ya que le alcanzó para ser el nuevo campeón. *"Empezamos el año con el pie derecho porque obtuvimos el segundo puesto en la primera carrera. A partir de ahí , nos pusimos como objetivo pelear el campeonato. Buscamos ser regulares, planificar bien las tareas y evitar abandonar en alguna competencia. Llegar en todas las carreras. Con buena parte de la ventaja acumulada en las fechas anteriores, salimos a asegurar nuestro título en la última carrera del torneo"*, señala Ezequiel Gómez, cuya victoria en la cuarta fecha (Buenos Aires) y otros tres podios más cimentaron el exitoso camino.

Oriundo de La Matanza, empezó a correr en las picadas con Carlos Goncalves, a su vez piloto del T4000 Argentino. Él fue quien le propuso armar un auto del TC Bonaerense en 2010 y *"no esperar varias horas para disfrutar de correr solo 15 segundos"*. La realidad es que esta pasión le viene de familia, *"de cuando íbamos a ver las carreras de TC detrás del alambrado"*, señala. En 2012 logró el título en la Clase Light y después arrancó en el T4000 Argentino, aunque sin mucha continuidad por el presupuesto. Hasta que en la temporada 2020/2021, Diego Chao lo contactó con el equipo de "Toto" Pereiró y pudo comprar el auto. *"Y ahí arrancamos el año pasado, donde pudimos realizar un buen campeonato. Este año decidimos abocarnos más profesionalmente a la actividad y, la verdad, se redondeó un año bárbaro; un poco impensado quizás, porque no hace mucho debuté en la categoría"*, analiza.

Los rivales fueron varios por la competitividad



Ezequiel ya presentó el diseño que lucirá su "Argenchiva" para defender el título.

propia del Procar 4000: *"Empiezo por Chao: si bien es mi compañero de equipo y amigo, fue uno de los rivales más importantes. En las carreras siempre hablábamos de quién podría ser el campeón. Después estaba Ramiro (Apecetche), que no estuvo tan firme durante el año pero se notaba que andaba muy rápido".*

-¿Dio trabajo acomodar tu manejo a las cuatro pistas que la categoría visitó afuera del Autódromo de Buenos Aires?
-Por suerte nos pudimos adaptar rápido y aparte me gusta bastante la idea de salir a correr a otros circuitos. Ahí se ve también la gran cantidad de público que atrae la categoría. En Concordia terminé conforme sobre una pista que era totalmente desconocida para mí, donde pude clasificar segundo y llegar tercero en carrera. Un lindo trazado aunque, desde la óptica del piloto, por decirlo de alguna forma, me gusta un poco más el de Nueve de Julio.

-¿Cuáles son los planes para el año próximo?
-Lo principal es defender el "uno" dentro del Pereiró Motorsport. Y la idea es trabajar de a poco, sin apresuramientos -y si el presupuesto ayuda-, para estar presente en algunas carreras de TC Pista Mouras.


Ezequiel Gómez y su fan N°1, su hijo Mateo.


Un abrazo entre el campeón y el "Toto" Pereiró, que vale el esfuerzo hecho en el año.



Tras los festejos, el Pereiró Motorsport ya trabaja para defender el campeonato.



"FUIMOS LOS MÁS REGULARES"

El binomio del José C. Paz Racing coincide que esa característica les permitió lograr el campeonato al final de la temporada.

Las primeras imágenes de los integrantes del equipo campeón mostraron la celebración del tan ansiado título antes de correrse la última final del año, una vez sellado el 2° mejor tiempo en la clasificación, que les permitió aferrarse a la primera posición en el torneo.

"Fue una temporada algo rara porque si bien fuimos los mejores de Ford, estábamos un escalón por debajo del rendimiento que mostró el Chevrolet de Alan Guevara. No obstante, alcanzamos la punta del campeonato en la segunda fecha y de ahí en más no la soltamos hasta el final", arranca su análisis "Roni" Caggiano.

"Carli" Bava, por su lado, pensaba que no iba a correr en 2022 y terminó aprovechando la oportunidad que le ofreció "Roni", quien sabía de su ausencia en algunas carreras por compromisos personales. *"Obviamente traté de desempeñar mi rol de la mejor manera. Logramos grandes resultados y siempre devolvimos el auto en buenas condiciones"*, comentó quien disputó cuatro fechas, logró dos podios y en las otras sumó puntos importantes justo cuando se relegaban los principales rivales por el campeonato.

Conductivamente, ambos fueron muy parejos. Pudieron pelear clasificaciones y finales gracias al excelente medio mecánico que les entregó el equipo, cuya virtud fue la regularidad: *"Notaba que estábamos firmes con respecto al resto de los participantes de la categoría, pero nos faltaba un poco para correrlo a Alan"*, repite el titular del auto, con quien coincide Bava: *"Para mí era el auto a batir, fue el más rápido durante todo el año, pero nosotros fuimos más regulares. A la hora de pelear un campeonato, lo que más importa es su-*

mar la mayor cantidad de puntos". Y agregó: *"Fue clave la confiabilidad del auto: no se paró en ninguna fecha. Y después nuestra constancia al volante para llegar en todas las carreras, la mayoría de ellas en el podio".*

PEGARON DE ARRANQUE

El hecho de haber obtenido el triunfo en el Autódromo de Nueve de Julio y sumado en total siete podios a lo largo del calendario, colaboró a cimentar la estrategia del equipo. *"Logramos la victoria en la segunda fecha y de allí en adelante el rendimiento fue parejo"*, resume "Roni", quien corrió con la preparación de Matías Guillen en los motores y Diego Ramos en el chasis.

Bava completa el diálogo haciendo referencia a su panorama: *"Después de disfrutar con el equipo, esperamos estar en alguna pista y poder pelear el campeonato. Está la chance de defender el uno o correr un año entero en una categoría. Pero eso lo veremos más adelante"*. El piloto supo transitar con éxito en el TC Pista Mouras, TC Mouras, T4000 Argentino y logró un triunfo en el Procar A.

Caggiano, por su parte, concluye: *"Estamos disfrutando mucho y viendo cómo mejorar un poco la contundencia del auto porque tenemos pensado defender el título en la Clase B. Con respecto al equipo, se está armando otro auto para mi hermano Roque, quien tal vez decida sumarse a la otra división. Mi idea es estar de vuelta en binomio con 'Carli'. Estoy conforme y tranquilo".*



Roque Caggiano también se consagró campeón: en este caso, del TC Regional GTA y lo festejó junto a su hija Carolina y su sobrino "Toto". ¡Felicitaciones!



Los pilotos alcanzaron en total siete podios: cinco de Caggiano, incluido el de su triunfo en 9 de Julio, y dos de Bava, fruto de su participación en cuatro carreras.

Texto: DC Fotos: Florencia Águila



SE ANTICIPÓ A TODOS

Fortunato logró el título dos fechas antes de finalizar la temporada, demostrando un gran nivel con el Opel K 180 armado en Lobos por el SN Racing.

Luciano Fortunato ya demostrado sus condiciones en 2021, obteniendo el subcampeonato de la divisional. *"Arrancamos ganando en la primera fecha, pero la categoría se fue poniendo más apretada. Sin embargo, los resultados acompañaron. Salvo en La Plata, donde tuve un problema con la cruceta, en todas llegué en los puestos de adelante"*, señala el oriundo de Lobos, que este año redobló la apuesta y logró seis triunfos e hizo varios podios más.

–¿Qué pasó en la segunda fecha?

–Retiré el auto de la técnica en apoyo a Pedro Logarzo porque bueno, hubo un acuerdo que se había hecho entre los pilotos y un compañero que tenía un lugar en el podio, no lo aceptó. Como los técnicos no estaban enterados, retiré mi auto de la verificación para que este piloto pudiera ganar, que era su intención. Sin embargo, de ahí en más, la categoría mejoró porque se hizo una reunión y todos entendimos que había que empezar a dejar de lado el individualismo. En adelante, empezaron a sumarse más autos y la categoría creció. Cuanto más competitiva es, más se trabaja para ganar una décima.

Fortunato arrancó en karting Cajero Sapucai con Julio Sarmiento de presidente, *"al que todavía encuentro en las carreras"*, dice. Después de siete años, pasó al TC Roqueperense (corrió en tres clases) y luego a la Fiat Uno ASM. Se alejó entre 2007 y 2015. Volvió al, por entonces ya debilitado TC Roqueperense y decidió pasarse al TC del Oeste, que estaba transformándose en Procar 2000. Entre otras categorías, como la Copa Gol, hizo algunas presentaciones dentro del Procar 4000 (Clase

B con la Chevy de Ale Amat).

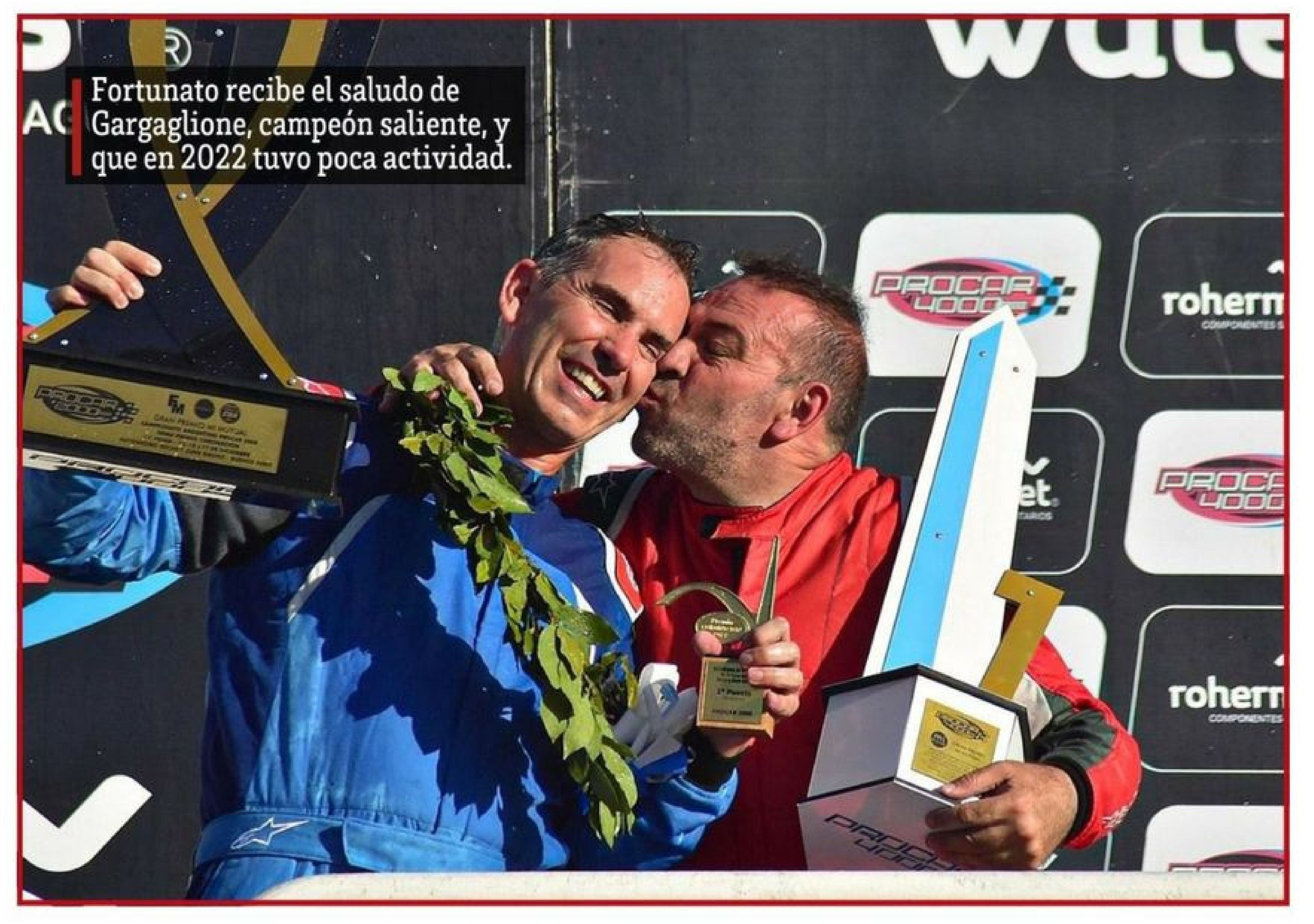
Su equipo está constituido con gente de Lobos: algunos de ellos son Guillermo Oliver (chasis, carrocería, soldadura y armado), Marcos Dabue, Hugo Caracocci y el motorista Lucas Dabue, que finalizó 3° en la última fecha del Procar 2000: *"Es un chico joven y desde que estamos juntos nunca se me rompió un motor. Así que en agradecimiento le presté el auto para que corriera, ya que también fue piloto"*, confirmó Fortunato; el chico también alista impulsores para pilotos de la zona y el TC Pista Mouras.

-¿Cómo es la preparación de los autos?

-Es como en todas las categorías: si se trabaja entre carrera y carrera, se obtiene el mejor rendimiento. El tema está en que cada uno tenga ganas de hacerlo. Y la capacidad de darse cuenta qué sucede con el auto en cada circuito, analizar los datos, meterse un poquito con la telemetría y corregir los vicios.

-¿Defenderás el título del Prcar 2000?

-Sí. Invertimos mucho esfuerzo para que haya más autos y no vamos a abandonarla. Se corre limpio y hay buena gente, grandes competidores. No sé si se dieron cuenta que varios son de Lobos: Nicolás Alonso, Pedro Logarzo, Fabián y Matías Gruccio, Hugo Espinosa, otro Fortunato (que es primo mío), Patricio Rusconi, Mauricio Lacoste, entre otros. Después de las carreras, nos juntamos a mirar los vídeos y a reírnos un rato ja, ja ja. Es así, es un hobby, y lo extrañaría si dejo. Al mismo tiempo vamos a tratar de seguir y crecer un poquito en otra categoría.



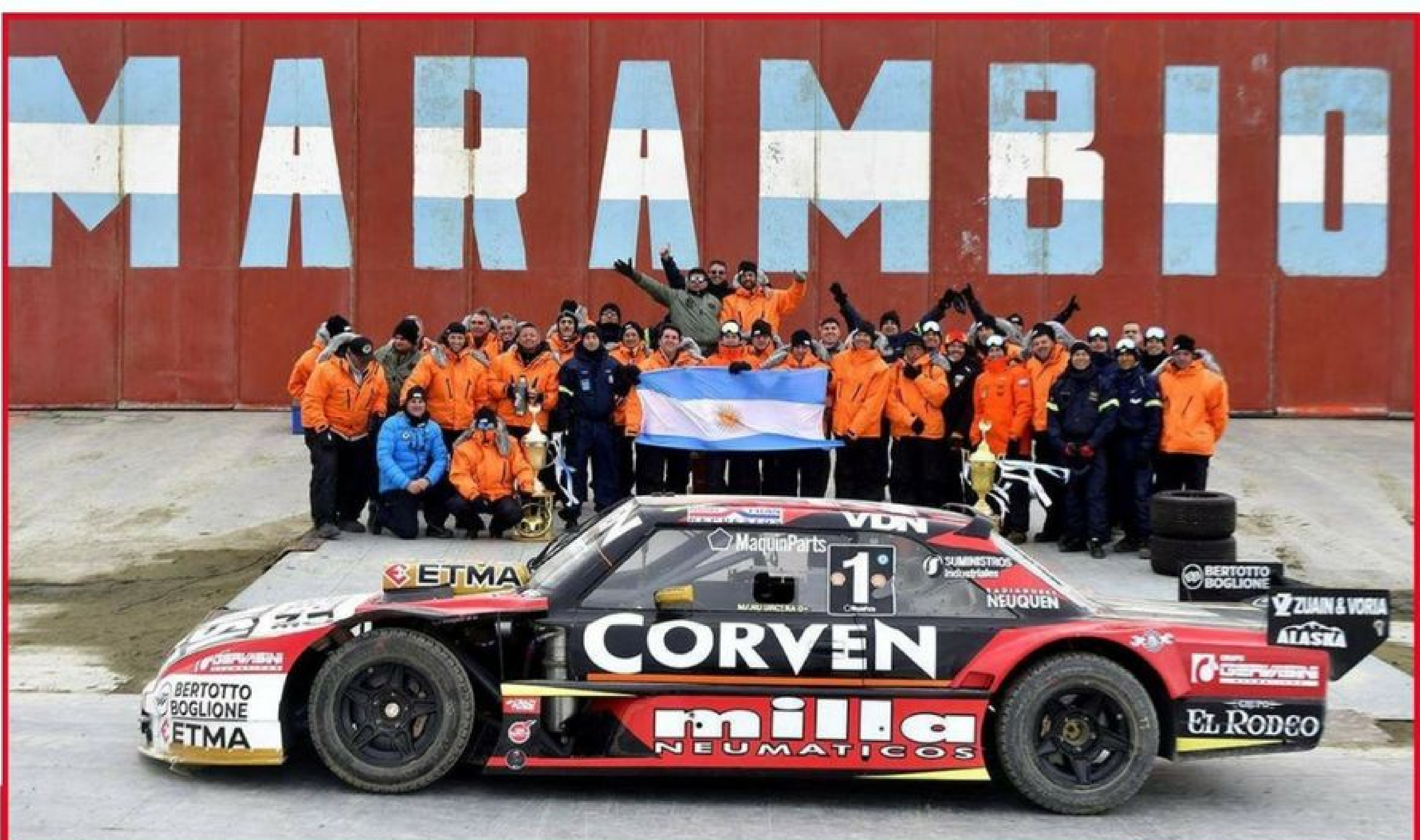
Fortunato recibe el saludo de Gargaglione, campeón saliente, y que en 2022 tuvo poca actividad.

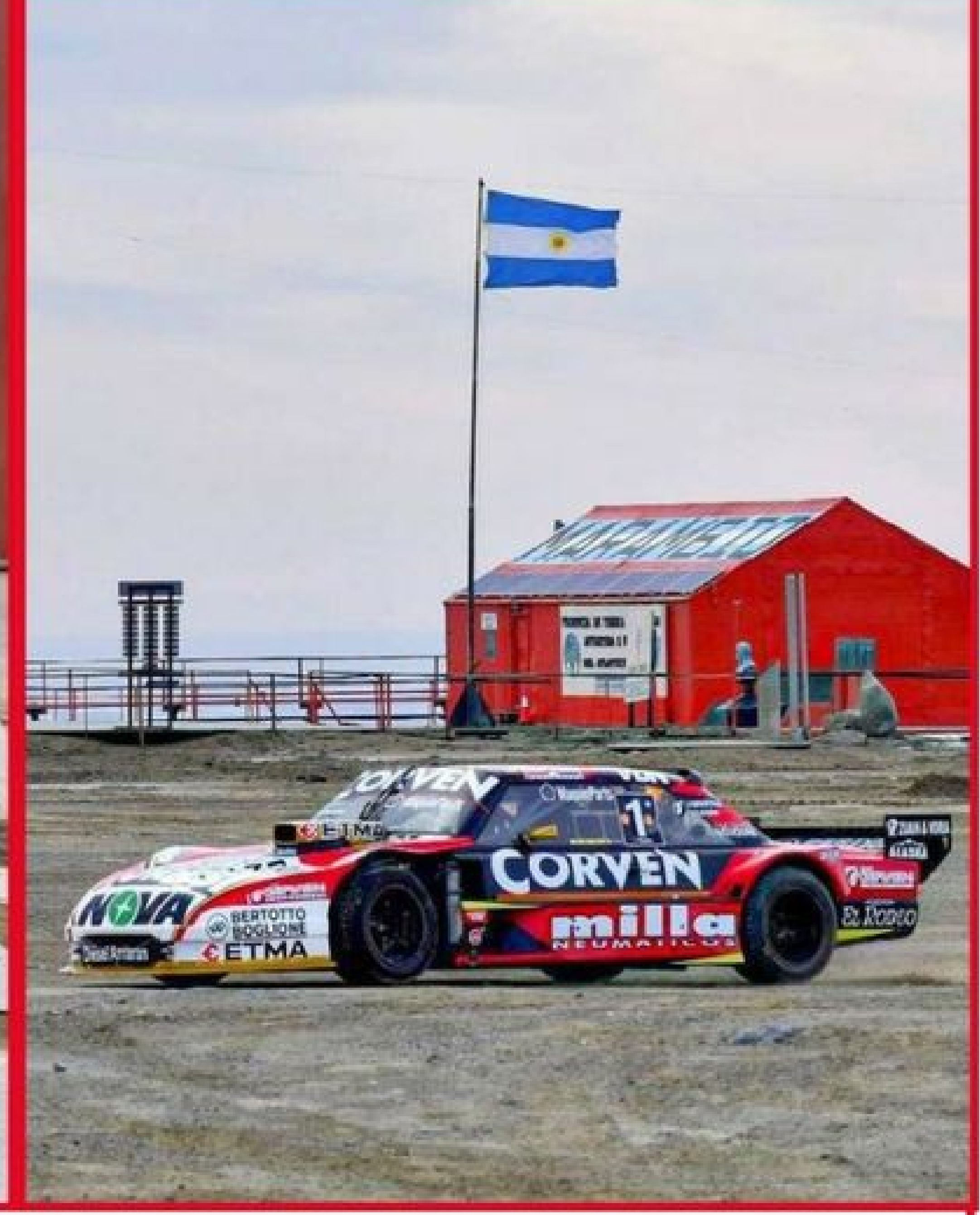


Lucas Dabue, motorista campeón de gran performance, se dio el gusto de disputar la primera carrera de la última fecha con el Opel K180 y logró el 3° lugar.



LAS ÚLTIMAS NOVEDADES







SE PRESENTÓ EL CALENDARIO DEL TC EN LA ANTÁRTIDA

Un contingente de dirigentes de la ACTC, pilotos, periodistas e invitados especiales viajaron al continente blanco para dar a conocer las 15 fechas de compondrán el campeonato 2023 del TC y TC Pista, las 16 del TC Mouras y TC Pista Mouras y las 12 de TC Pick Up. En la Base Marambio, además de presentar las temporadas, se realizó una exhibición con el Torino campeón del equipo Maquin Parts.

Las aperturas del TC y TC Pista serán en Viedma y las citas continuarán por Neuquén, Toay y El Calafate, mientras que el TC Mouras, TC Pista Mouras y Fórmula 3 Metropolitana se presentarán en Concepción del Uruguay.

Por otra parte, el Turismo Nacional comenzará en Alta Gracia y seguirá por Río Gallegos. A continuación, el detalle de todos los calendarios:

TC Y TC PISTA

Fecha	Día
1	12 de febrero
2	05 de marzo
3	26 de marzo
4	16 de abril
5	30 de abril
6	21 de mayo
7	11 de junio
8	2 de julio
9	23 de julio
10	20 de agosto
11	17 de septiembre
12	21 de octubre
13	29 de octubre
14	12 de noviembre
15	03 de diciembre

TC MOURAS Y TC PISTA MOURAS

Fecha	Día
1	22 de enero
2	5 de febrero
3	26 de febrero
4	19 de marzo
5	2 de abril
6	23 de abril
7	14 de mayo
8	4 de junio
9	25 de junio
10	16 de julio
11	6 de agosto
12	27 de agosto
13	10 de septiembre
14	8 de octubre
15	5 de noviembre
16	26 de noviembre

TC PICK UP

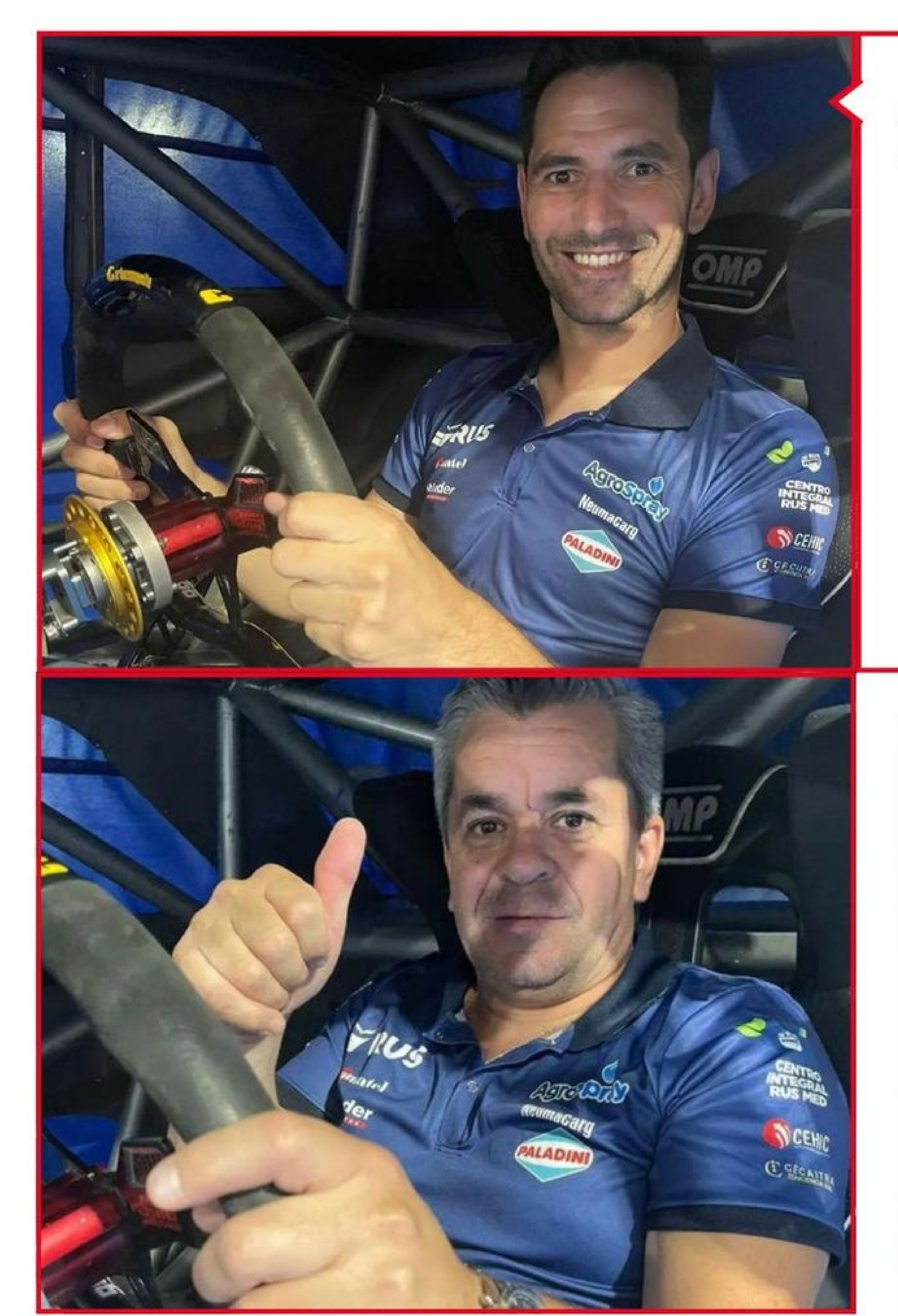
Fecha	Día
1	26 de febrero
2	19 de marzo
3	23 de abril
4	14 de mayo
5	4 de junio
6	25 de junio
7	16 de julio
8	6 de agosto
9	10 de septiembre
10	8 de octubre
11	5 de noviembre
12	26 de noviembre

TURISMO NACIONAL

Fecha	Día
1	19 de febrero
2	12 de marzo
3	9 de abril
4	7 de mayo
5	28 de mayo
6	18 de junio
7	9 de julio
8	30 de julio
9	3 de septiembre
10	24 de septiembre
11	15 de octubre
12	19 de noviembre

ARDUSSO Y FONTANA SE SUMARON AL RUS MED TEAM

Unas de las primeras confirmaciones, tal como anunció CRONO en la edición pasada, fueron los ingresos de Facundo Ardusso y Norberto Fontana al RUS Med Team, por lo que el santafesino dejó el Torino del Maquin Parts y el arrecifeño no continuó con su equipo propio. Ambos correrán con Torino (ex Pedro Boero y Juan Martín Bruno), con motores de Fabián y Ezequiel Giustozzi, respectivamente, y la atención técnica de Guillermo Cruzzetti.





CARINELLI ESTRENÓ EL DODGE DEL FANCIO COMPETICIÓN

Antes del cierre del 2022, el chaqueño realizó dos días de pruebas en el Autódromo de La Plata con la flamante unidad, la cual estrenará en Viedma. *"Funcionó todo excelente, no se cayó nada y el auto ha acusado cada cambio que fuimos haciendo a pesar de las altas temperaturas en pista. Gracias al equipo por el esfuerzo de poner el coche en pista a dos días de cerrar el año, a Daniel Berra por los motores y ¡a Dios sobre todo!"*, indicó Augusto.



OKULOVICH VUELVE AL EQUIPO CAMPEÓN

El Torino que quedó libre tras el alejamiento de Facundo Ardusso fue rápidamente ocupado por Carlos Okulovich, quien retornará al TC después de un año y medio (su última carrera había sido en San Luis 2021) y cumplirá su tercera etapa en el equipo de Venado Tuerto. *"Feliz de poder anunciar que en el 2023 vuelvo al Turismo Carretera, con un Torino del Maquin Parts. Quiero agradecer a Horacio Soljan y a toda su familia por confiar y darme esta oportunidad. Estoy seguro que tenemos un gran año por delante. Vamos con todo"*, expresó el misionero.



ENROQUE DE FORD ENTRE SANTERO Y LAMBIRIS

En la última competencia de San Juan, Mauricio Lambiris había dicho que sería su última participación con el Ford del LCA Racing, al igual que Julián Santero, quien también se despedía del Alifraco Sport. Unos días después, ambos informaron sobre sus futuros conjuntos. *"¡La ilusión se renueva! Ya dejamos lista la posición de manejo en el Ford del LCA Racing y vamos a pasar las Fiestas soñando con un gran 2023 en TC. Gracias a todos por bancarme en cada paso que doy y en cada decisión que tomo"*, posteó el mendocino. El uruguayo, en tanto, escribió: *"Un nuevo año arranca y es por eso que nos toca anunciar nuestra llegada al Alifraco Sport de cara al 2023. Además, seguimos con Cristian Navarro en la atención de los motores, por lo que el proyecto es más que ambicioso"*.



CAMBIOS DE MARCA PARA TODINO Y PERNÍA

Germán Todino confirmó su continuidad con el Maquin Parts pero no competirá en 2023 con Torino, marca con la que consiguió sus dos triunfos en TC, sino que se pasará a Dodge. El de Rivera conducirá la unidad que utilizó José Manuel Urcera en dos fechas (Termas y Rafaela). Leonel Pernía, por su parte, se desvinculó de Las Toscas Racing y se incorporó al "Gurí" Martínez Competición, donde correrá con el Ford que corriera Juan Bautista De Benedictis en 2022.

Zaira Rodríguez siempre presente en cada carrera del Procar. En esta ocasión, su papá Claudio entregó el trofeo a la familia Martellini por ser el motorista más exitoso del año.



FIN DE LA UNIÓN ENTRE PONCE DE LEÓN Y GIALLOMBARDO

Una vez finalizado el campeonato del TC, la Escudería G129 informó que Gabriel Ponce de León no continuará en el equipo en 2023. El juninense, con 318 carreras en la categoría, ocho victorias y 29 podios, obtuvo tres 15° puestos como mejores resultados en el torneo del 2022 en el que culminó 30°. Su futuro en la máxima divisional es incierto, ya que no regresará a la estructura propia. Una alternativa es incorporarse al Uranga Racing. Otra opción es correr en TC Pick Up.

EL SAP TEAM VA CONFORMANDO SU ESTRUCTURA

La escuadra comandada por la familia Garro incursionará en TC con Humberto Krujoski, quien debutará en la máxima divisional con un Dodge 0 km. En TC Pista continuará Franco De Benedictis y se incorporará Gaspar Chansard, ambos con Dodge, mientras que en TC Pick Up, Marcos Quijada (foto) conducirá la Ford Ranger. Todos los vehículos serán atendidos por el DBonis Racing y motorizados por la familia Fernández.



EL REGLAMENTO TÉCNICO SUFRIRÁ MODIFICACIONES

Tras más de cuatro años sin variaciones en el reglamento técnico del TC, el departamento de la ACTC retocará el peso mínimo de las cinco marcas, dejándolas a todas en 1.315 kilos, por lo que Ford se mantendrá igual, Chevrolet y Dodge bajarán 10 kilos, Toyota tendrá 25 menos y Torino, en tanto, aumentará 15. También se evalúan mejoras para Dodge, aunque falta definir si serán en el motor, en las cargas aerodinámicas o en ambos ítems.

CHAPUR NO FUE PROMOVIDO AL TC Y ROSSI SALIÓ A BANCARLO

Facundo Chapur, quien ya se preparaba para su debut en Turismo Carretera, después de tres triunfos y pelear la Copa de Plata del TC Pista 2022, no recibió la invitación por parte de la ACTC para ascender a la máxima categoría, lo que provocó un revuelo en las redes sociales por parte del público en general y la expresión de Matías Rossi al respecto. *"Entiendo lo de los ascensos. Y lo veo bien en general, como idea. Pero voy escribir este mensaje de piloto a piloto. Me solidarizo con Facundo Chapur, pilotazo. Creo en las excepciones. Merece por calidad conductiva y experiencia estar en el TC. Te espero en la grilla, Metralleta"*, manifestó el de Del Viso. El cordobés, por su parte, agradeció y aclaró que no bajará los brazos: *"Simplemente me queda agradecer. Gracias a las hinchadas de todas las marcas, a toda la gente, a todos mis amigos y a todos los pilotos que se tomaron el tiempo de hablarme y darme fuerzas. Voy a seguir peleando y luchando por cumplir mis sueños como lo hice toda mi vida"*.



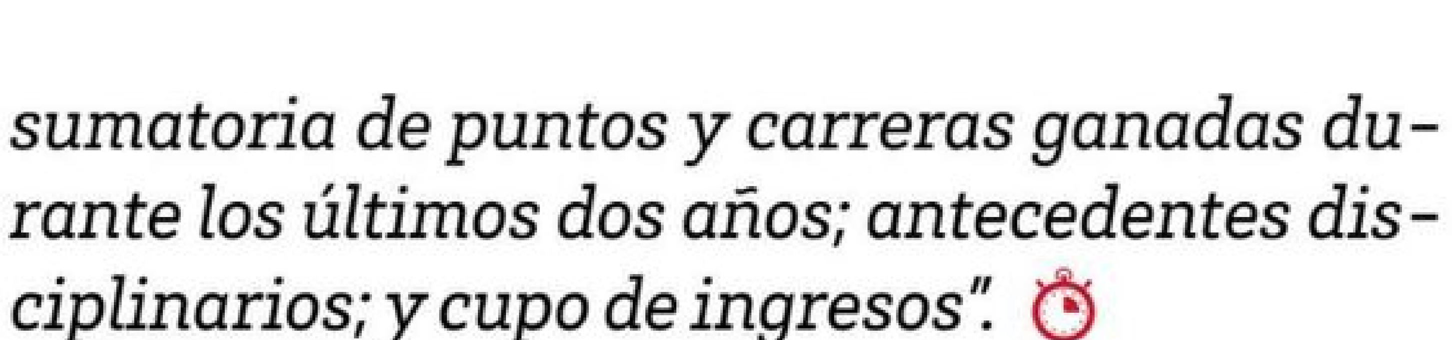


SE DEFINIERON LAS PRIMERAS FECHAS DEL CALENDARIO DEL PROCAR 4000 Y PROCAR 2000

Comenzará el 05 de marzo en el circuito 8 del Autódromo de Buenos Aires, siguiendo el 02 de abril en el circuito 9 de Bs. As. y el 07 de mayo en La Plata, cuando culminen las obras en el trazado platense y se comience a trabajar en el circuito porteño. Posteriormente, está estipulado que en el año se visitará Concordia, Concepción del Uruguay y 9 de Julio.







LA ACTC MODIFICÓ Y ACLARÓ LOS ASCENSOS AL TC

Luego de la última reunión de la CAF, y por el revuelo que se desató tras no promover a la máxima categoría a Facundo Chapur, la entidad resolvió que, a partir de 2023, solamente el campeón y subcampeón del TC Pista estarán habilitados para ascender al TC, además del monarca del TC Mouras, que podrá hacerlo después de correr un año en TC Pista. También podrán pegar el salto los pilotos con 100 carreras o más en TC Pista, aunque deberán tener al menos una victoria en la divisional telonera.

Con respecto a los pilotos habilitados para este año, la CAF de la ACTC *"se reserva el derecho de observar y evaluar su desempeño durante las cinco primeras carreras en las que los mismos participen, a fin de determinar la confirmación o no del pase".*

Por último, la entidad remarcó que tendrá la potestad de autorizar el ascenso de categoría a uno o más pilotos *"previo análisis evaluatorio, que se realizará teniendo especialmente en cuenta las siguientes condiciones: que el piloto se encuentre ranqueado en el campeonato de TC Pista; sumatoria de puntos y carreras ganadas durante los últimos dos años; antecedentes disciplinarios; y cupo de ingresos".*

De TC Pista a TC:

| Otto Fritzler | Santiago Álvarez | Marcos Quijada | | Gustavo Micheloud | Elio Craparo | Cristian Di Scala | Juan Garbelino | Martín Vázquez | Humberto Krujoski |

De TC Mouras a TC Pista:

| Rudi Bundziak | Jerónimo Teti | Nicolás Moscardini (foto) | | Thomas Micheloud | Alfonso Domenech | Maximiliano Vivot | | Gerónimo Gonnet | Franco Deambrosi | Juan Ignacio Maceira | | Gaspar Chansard (campeón 2021 de TCPM) | Tomás Brezzo | | Tomás Abdala | Sebastián Reynoso (campeón 2014 de TCPM) |

De TC Pista Mouras a TC Mouras:

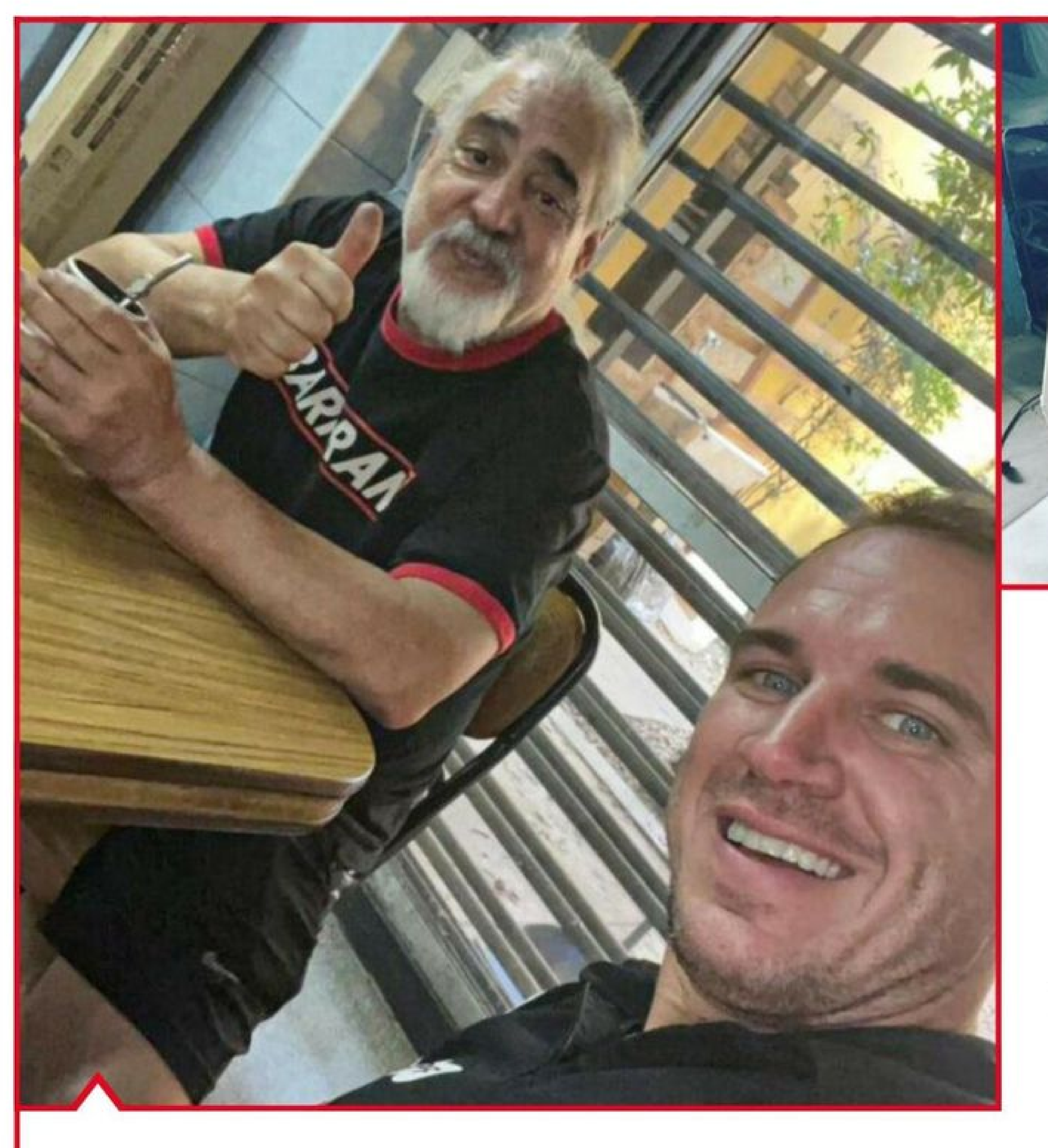
| Ignacio Fain | Lucio Calvani | Thomas Ricciardi | Alexander Jakos | Lautaro Piñeiro | Benjamín Ochoa | Valentín Jara (foto) | | Faustino Cifre | Agustín Ayala | Cristian Beraldi |

De otras categorías:

| Jorge Barrio | Renzo Blotta | Matías Cravero | Martín Chialvo |

A TC Pista Mouras:

| Marco Dianda | Alfredo Esterkin | Felipe Bernasconi | Gastón Iansa | Genaro Rasetto (foto) | Manuel Borgert | Bautista Dose | Thomas Pozner | Alejandro Irazusta |



CORTITAS Y AL PIE

-Mariano Werner, quien continuará con “Rody” Agut en la motorización de su Ford (foto), no contará con el asesoramiento técnico de Marcos Laborda, por lo que el Memo Corse se encuentra en la búsqueda de un reemplazante.

-Elio Craparo se presentará en TC con un Dodge (ex Lautaro de la Iglesia) atendido por los hermanos Álvarez, la asistencia técnica de Gabriel Massei y motores de Claudio Garófalo. También correrá en TC Pick Up con la Hilux del RUS Med Team.

-Martín Serrano continuará en el TC con la Chevy del Sportteam y compartirá techo con Gastón Ferrante, al mando de su Torino. Por el lado del TC Pista, estarán presentes Mario Valle y Matías Canapino.

-Emiliano Spataro recibió por parte de la ACTC el pase a Ford y el de Lanús les alquiló el coche a los hermanos Bonelli, contará con la motorización de los entrerrianos, aunque todavía no definió el equipo que lo atenderá, ya que se desvinculó del Alifraco Sport a fin de año.

-Ayrton Londero, alejado del “Gurí” Martínez Competición, mantiene charlas con Las Toscas Racing para subirse al Torino que dejó Leonel Pernía.

-Juan Pablo Gianini no continuará con la atención en sus motores de Marcelo “Machete” Esteban y, una de las alternativas, es la incorporación de Aldo “el Indio” Fasano.

-“Machete” Esteban preparará los motores del DTA Racing (para “Josito” Di Palma en TC y Nicolás Moscardini en TC Pista) y de Valentín Aguirre en TC Pick Up.

-Cristian Di Scala debutará en TC con un Dodge nuevo (foto) armado por el Forte Sport.

-El equipo de la Red de Concesionarios Renault, comandado por Esteban Trotta, comenzó con el armado de un Torino para Marcos Landa, el cual se estrenará entre la 3ª y 4ª fecha.

-Otto Fritzler comenzaría el año de TC con Ford (ex Moriatis), con la autorización de la ACTC, mientras el Moriatis Competición arma un Torino. En TC Pista, el conjunto de Morón atenderá tres Ford para Jeremías Olmedo, Gabriel Gandulia y Tomás Brezzo, en tanto que Emanuel Moristis incursionaría en TC Pick Up.

-Gustavo Micheloud, quien se presentará en el TC de la mano del Azar Motorsport, correrá con el Dodge conocido como “Perla negra” (ex Aguirre y Ardusso en el JP Carrera y últimamente conducido por Ciantini), asesorado técnicamente por Sebastián Azar y motorizado por Lucas Alonso.





MUCHAAAACHOS, GRACIAS POR ESTA ALEGRÍA...

Pilotos de distintas categorías se encontraron con algunos de los campeones del mundo en el Mundial de Qatar y no perdieron la oportunidad de agradecerles y sacarse una foto. En la previa, Kevin Candela se cruzó con Nicolás Otamendi, se vistió de piloto y le prestó el casco campeón de TC 2020 y de TC Pista 2021. Franco Fauret, con su hija Cata, posó con el Dibu Martínez, fanático de los autos de carrera y quien se llevó un cuadro del VW Up de la Clase 2 del Turismo Pista. Y en el viaje a Arabia Saudita para sus participaciones en el Dakar, el "Pato" Silva se encontró con el DT Lionel Scaloni, hincha de Ford, y los hermanos Kevin y Luciano Benavídez se fotografiaron con Julián Álvarez, en pleno vuelo.



DE BENEDICTIS SE MUDÓ AL CATALÁN MAGNI MOTORSPORT

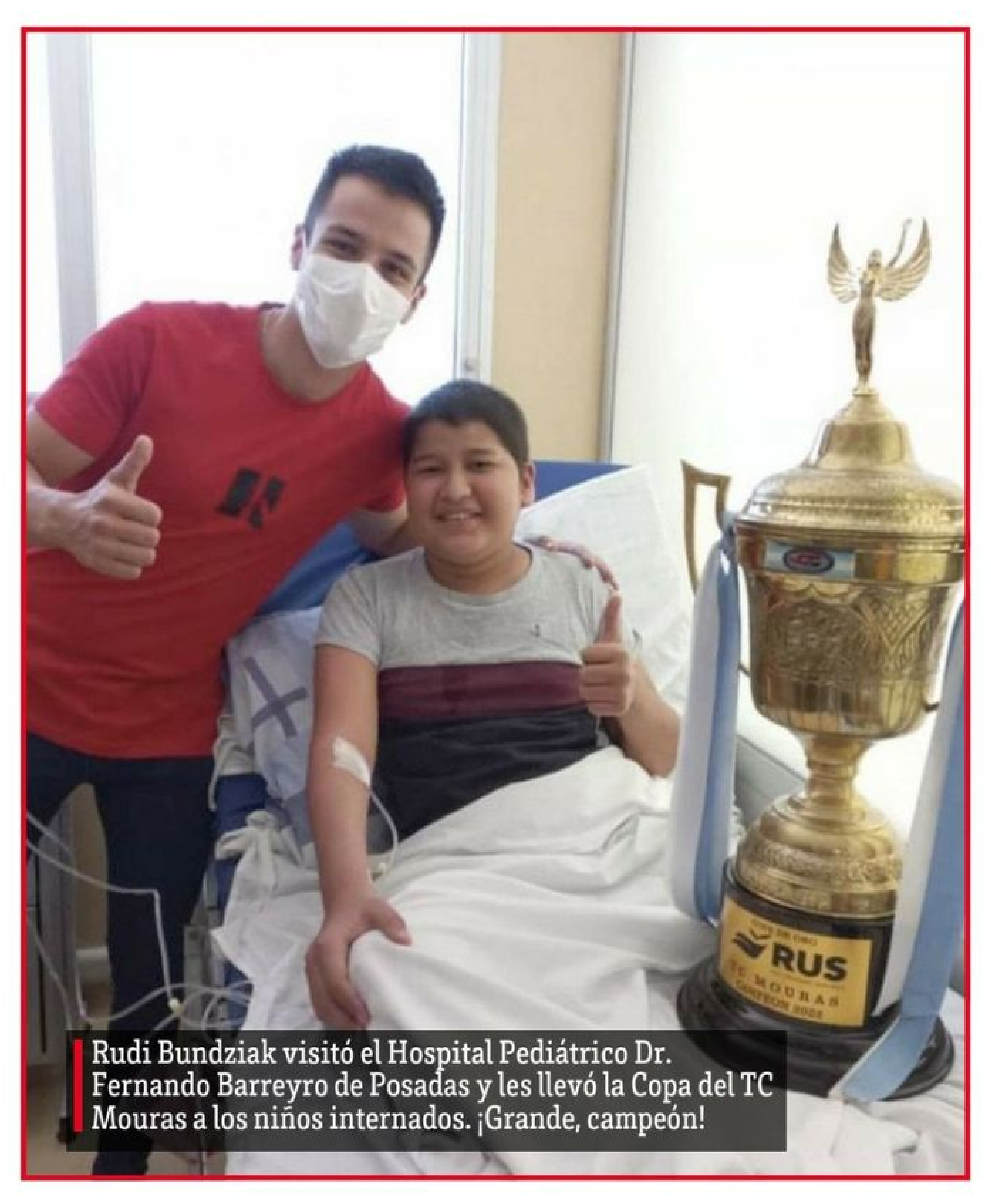
Luego de alejarse del equipo del "Gurí" Martínez, el necochense llegó a un acuerdo con la familia Catalán Magni para conducir el Ford que utilizó Juan Garbelino en TC Pista y que está siendo modificado para quedar "mellizo" al de "Juanto". Juan Manuel Bouvier será el director técnico y Daniel Berra el encargado del multiválvulas. Además, "Johnnito" fue confirmado por el GC Competición para conducir uno de los Ford Focus de la Clase 3 del TN, siendo compañero de equipo de Gastón Iansa y Facundo Chapur.





JORNADA DE ENSAYOS EN EL "MOURAS"

Previo al comienzo de la veda de pruebas, Matías Rodríguez y Lionel Ugalde se presentaron en el Autódromo de La Plata con los Torino. El de San Isidro regresará al TC después de casi un año y medio de la mano del Midas Carrera Team, con la motorización de Daniel Berra y una unidad que pertenecía a Nicolás Impiombato. El marplatense, en cambio, compitió en nueve de las 15 fechas de la temporada 2022 y padeció con roturas en el Cherokee que prepara su equipo. Además, en la misma jornada, giraron los pilotos del JP Carrera, Jorge Barrio (TC Mouras) y Gastón Iansa (TC Pista Mouras), con los Chevrolet.



Rudi Bundziak visitó el Hospital Pediátrico Dr. Fernando Barreyro de Posadas y les llevó la Copa del TC Mouras a los niños internados. ¡Grande, campeón!



De Rafaela salió el nuevo campeón... Nico González se consagró, con un Ford, en el TC 4000 SS del CarShow santafesino.





SE ESTRENA LA TUERCA CENTRAL

A partir de la primera carrera de TC 2023, en Viedma, todos los coches poseerán los portamazas, tuerca central y llantas. El nuevo elemento de seguridad fue testeado de manera dinámica, con sendas pruebas con un Chevrolet y un Ford, en jornadas distintas, y no presentó ningún tipo de inconvenientes.



CON LOS COLORES DEL CAMPEÓN

En un homenaje y agradecimiento a la Selección Argentina, Lautaro de la Iglesia lucirá los colores celeste y blanco en la Dodge (ex Lucas Panarotti) en las tres primeras fechas del TC Pista. *"¡Gracias por poner la bandera argentina en lo más alto, levantarse ante la adversidad y no dejar de luchar por el sueño de todos!"*, comentó el neuquino.



RUS®
RIO URUGUAY SEGUROS

¡Felicitaciones Manu Urcera por la obtención de la Copa de Oro RUS de TC 2022!
15 años entregando el mayor galardón del automovilismo argentino.